

Digitized by the Internet Archive  
in 2022 with funding from  
University of Toronto

<https://archive.org/details/31761115481418>







ESTIMATES

# Statistics Canada

## Performance Report

For the period ending  
March 31, 2004



## The Estimates Documents

Each year, the government prepares Estimates in support of its request to Parliament for authority to spend public monies. This request is formalized through the tabling of appropriation bills in Parliament.

The Estimates of the Government of Canada are structured in several parts. Beginning with an overview of total government spending in Part I, the documents become increasingly more specific. Part II outlines spending according to departments, agencies and programs and contains the proposed wording of the conditions governing spending which Parliament will be asked to approve.

The *Report on Plans and Priorities* provides additional detail on each department and its programs primarily in terms of more strategically oriented planning and results information with a focus on outcomes.

The *Departmental Performance Report* provides a focus on results-based accountability by reporting on accomplishments achieved against the performance expectations and results commitments as set out in the spring *Report on Plans and Priorities*.

The Estimates, along with the Minister of Finance's Budget, reflect the government's annual budget planning and resource allocation priorities. In combination with the subsequent reporting of financial results in the Public Accounts and of accomplishments achieved in Departmental Performance Reports, this material helps Parliament hold the government to account for the allocation and management of funds.

©Minister of Public Works and Government Services Canada — 2004

This document is available in multiple formats upon request.

This document is available on the TBS Web site at the following address: [www.tbs-sct.gc.ca](http://www.tbs-sct.gc.ca).

Available in Canada through your local bookseller or by mail from  
Canadian Government Publishing — PWGSC  
Ottawa, Canada K1A 0S9

Catalogue No. BT31-4/12-2004  
ISBN 0-660-62683-7



## Foreword

In the spring of 2000, the President of the Treasury Board tabled in Parliament the document “Results for Canadians: A Management Framework for the Government of Canada”. This document sets a clear agenda for improving and modernising management practices in federal departments and agencies.

Four key management commitments form the basis for this vision of how the Government will deliver their services and benefits to Canadians. In this vision, departments and agencies recognise that they exist to serve Canadians and that a “citizen focus” shapes all activities, programs and services. This vision commits the Government of Canada to manage its business by the highest public service values. Responsible spending means spending wisely on the things that matter to Canadians. And finally, this vision sets a clear focus on results – the impact and effects of programs.

Departmental performance reports play a key role in the cycle of planning, monitoring, evaluating, and reporting results to Parliament and citizens on behalf of ministers. Departments and agencies are encouraged to prepare their reports following principles for effective performance reporting (provided in the *Guide to Preparing the 2004 Departmental Performance Report*: [http://www.tbs-sct.gc.ca/rma/dpr/03-04/guidance/table-of-contents\\_e.asp](http://www.tbs-sct.gc.ca/rma/dpr/03-04/guidance/table-of-contents_e.asp)). Based on these principles, an effective report provides a coherent and balanced picture of performance that is brief and to the point. It focuses on outcomes - benefits to Canadians and Canadian society - and describes the contribution the organisation has made toward those outcomes. It sets the department's performance in context, associates performance with earlier commitments, explains any changes, and discusses risks and challenges faced by the organisation in delivering on these commitments. Achievements realised in partnership with other governmental and non-governmental organisations are also discussed. Supporting the need for responsible spending, it links resources to results. Finally, the report is credible because it substantiates the performance information with appropriate methodologies and relevant data.

In performance reports, departments and agencies strive to respond to the ongoing and evolving information needs of parliamentarians and Canadians. The input of parliamentarians and other readers can do much to improve these reports over time. The reader is encouraged to assess the performance reports of organisations according to the established principles, and provide comments to departments and agencies to help them improve in their next planning and reporting cycle.

---

This report is accessible from the Treasury Board of Canada Secretariat Internet site:  
<http://www.tbs-sct.gc.ca/rma/dpr/dpre.asp>

**Comments or questions can be directed to:**

Results-based Management Directorate  
Treasury Board of Canada Secretariat  
L'Esplanade Laurier  
Ottawa, Ontario K1A 0R5  
OR at: [rma-mrr@tbs-sct.gc.ca](mailto:rma-mrr@tbs-sct.gc.ca)





## TABLE OF CONTENTS

### Executive Summary

### Section I

#### Minister's Personal Statement

#### Minister's Performance Statement

### Section II

#### Agency Overview

#### 1.1. Mandate and Vision

#### 1.2. Strategic Objectives

#### 1.3. Key Performance Indicators

#### 1.4. Results and Progress

#### 1.5. Financial Performance

#### 1.6. Human Resources

#### 1.7. Information Management

#### 1.8. Environmental Performance

#### 1.9. Client Satisfaction

#### 1.10. Other Information

#### 1.11. Summary

#### 1.12. Conclusion

#### 1.13. Appendix

#### 1.14. Glossary

#### 1.15. Index

#### 1.16. Bibliography

#### 1.17. Acknowledgements

#### 1.18. References

#### 1.19. Contact Information

#### 1.20. Other Information

#### 1.21. Summary

#### 1.22. Conclusion

#### 1.23. Appendix

#### 1.24. Glossary

#### 1.25. Index

#### 1.26. Bibliography

#### 1.27. Acknowledgements

#### 1.28. References

#### 1.29. Contact Information

#### 1.30. Other Information

#### 1.31. Summary

#### 1.32. Conclusion

#### 1.33. Appendix

#### 1.34. Glossary

#### 1.35. Index

#### 1.36. Bibliography

#### 1.37. Acknowledgements

#### 1.38. References

#### 1.39. Contact Information

#### 1.40. Other Information

#### 1.41. Summary

#### 1.42. Conclusion

#### 1.43. Appendix

#### 1.44. Glossary

#### 1.45. Index

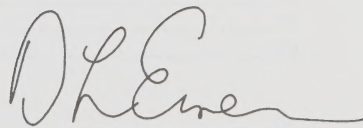
#### 1.46. Bibliography

#### 1.47. Acknowledgements

# Statistics Canada

## Departmental Performance Report

For the  
Period ending  
March 31, 2004



**David L. Emerson**  
Minister of Industry





# TABLE OF CONTENTS

<b>Executive Summary</b> .....	4
<b>Section I</b>	
Minister's Portfolio Message .....	5
Management Representation Statement .....	7
<b>Section II</b>	
Agency Overview .....	8
A. Statistics Canada: Who we are .....	8
B. Results-Expectations .....	14
C. Results-Achievements Framework .....	16
D. Statistical Program Achievements .....	18
Priority Setting .....	18
Relevance .....	19
Support to policy decision-making .....	19
Produce Information Required to meet Emerging Issues and New Challenges .....	36
Changes to statistical programs based on external advice and program reviews .....	41
Accuracy .....	46
Survey Coverage .....	47
Sampling Error .....	48
Response Rates .....	49
Statistical Revision Patterns .....	51
Timeliness .....	55
Measures of elapsed time between reference period and release dates .....	55
Accessibility .....	57
The Media .....	57
The Internet .....	58
Client contacts with regional offices .....	60
Products and Services .....	61
Partnerships .....	64
Client satisfaction .....	68
Interpretability .....	70
Availability of quality descriptors and technical notes .....	70
Coherence .....	71
Use of Standard Classification Systems .....	72
National Knowledge Infrastructure .....	73
Calculated response burden .....	73
Alternative means of reporting and collecting data .....	74
Employee Opinion Survey .....	76
Employee Separation Rates .....	77
Investment in Employee Training and Development .....	79
<b>Section III</b>	
Financial Performance .....	83
A. Financial Summary Tables .....	83
<b>Section IV</b>	
Organized for Results .....	87
A. Organization and Business Line Matrix .....	88

## Section V

Appendices .....	89
A. Integrated Program Reporting .....	89
B. Crosswalk on Progress to the Agency's Commitments .....	91
C. Legislated Requirements for Statistical Information .....	96
D. Pre-established Release Dates for Major Surveys .....	97
Index .....	98

## List of Tables

Table 1: Coefficients of Variation for Mission Critical Surveys .....	49
Table 2: Response Rates for Mission Critical Surveys .....	50
Table 3: Revisions of Mission Critical Surveys in 2002 and 2003 .....	52
Table 4: Elapsed Time between Reference Period and Release Dates of Mission Critical Surveys .....	56
Table 5: The Use of Standard Classification Systems for Selected Surveys .....	72
Table 6: Summary of Voted Appropriations .....	83
Table 7: Comparison of Total Planned Spending to Actual Spending .....	84
Table 8: Historical Comparison of Total Planned Spending to Actual Spending .....	84
Table 9: Respendable Revenues .....	85
Table 10: Non-respendable Revenues .....	85
Table 11: Transfer Payments .....	85
Table 12: External Charging .....	86
Table 13: 2003–04 Resources by Organization and Business Line .....	88
Table 14: Major Statistics Canada Products and Their Frequency .....	97

## List of Charts

Agency Spending by Major Statistical Programs and Indicators .....	12
Media Inquiries and Citations .....	57
Visits and Page Views from 1997 to 2004 .....	58
2001 Census of Population: Page Views 2000 to 2004 .....	59
Number of Client Contacts with Regional Offices .....	60
STC Revenues – Standard Products and Services .....	63
Internet Sales 1998-2004 .....	63
Index of Response Burden Hours .....	73
Index of Average Response Burden Hours per Canadian Business .....	74
Indeterminate Employee Separation Rate .....	78
Total Employee Training Days .....	79

## SOMMAIRE

Le présent rapport donne un aperçu des priorités et des réalisations de Statistique Canada en 2003-2004. La mesure du rendement de Statistique Canada est présentée en fonction d'indicateurs quantitatifs et qualitatifs de façon à respecter le cadre d'assurance de la qualité de l'organisme.

En août 2003, l'organisme a subi une série de perturbations inusitées. De la panne du réseau électrique ontarien à la semaine de conservation rigoureuse de l'énergie, en passant par l'éclosion d'un virus informatique qui a menacé la stabilité de notre réseau, ce fut une période éprouvante. Malgré la fermeture de nos bureaux en Ontario pendant six jours ouvrables, nous avons continué de respecter nos principaux engagements et à être à la hauteur de notre réputation pour la qualité et le service, grâce aux efforts concertés de notre personnel dans l'ensemble du pays.

Le dévouement et l'excellence du travail de nombreuses personnes, parfois réalisé dans des conditions très difficiles, nous ont permis de continuer d'assurer la sécurité des bâtiments, de protéger nos réseaux, de poursuivre nos activités essentielles de collecte des données et de publier nos principaux indicateurs économiques dans *Le Quotidien*, et ce, tous les jours ouvrables durant cette période.





## SECTION I: MINISTER'S PORTFOLIO MESSAGE

### Minister's Portfolio Message

The Government of Canada has a crucial role to play in supporting a dynamic and innovative 21st century economy. Through prudent fiscal management, by creating an opportune environment for research, development and commercialization, and by promoting a climate that supports the entrepreneurial spirit, we are helping to create a solid foundation for Canada's future. It is a foundation that we can build on to meet the challenges of the global marketplace — one that is essential to generate the wealth that Canadians need to raise our standard of living and improve our quality of life.

The Industry Portfolio, comprising 15 departments and agencies, plays a significant role in improving Canada's innovation performance. By continuing to fund basic research through the granting councils, and by working with small and medium-sized businesses through initiatives such as the Industrial Research Assistance Program and Aboriginal Business Canada, we can continue to accelerate the innovation agenda and improve our commercialization capacity.

The progress we are making in the research and commercialization agenda will have a noticeable impact on Canada's ability to compete in the marketplace of tomorrow. We have seen positive results from our investments in universities and colleges. In order to transform this increased research capacity and these results into jobs for Canadians, we need to work in partnership with our stakeholders to encourage innovation and build our commercialization capacity.

To build on this, we must create a world-class business environment — one with sound marketplace frameworks that encourage entrepreneurial activity while removing obstacles to effective business growth. In today's global economy, we must ensure that our regulatory regime is one of the most efficient and effective in the world. This is why the Government of Canada has made regulatory reform a priority.

The many programs offered by the Industry Portfolio give our regions and communities the opportunity to expand their businesses so they can more effectively compete in the global economy. The expanded on-line delivery of key government services and information extends our reach into the remote areas of Canada even further.

#### *The Industry Portfolio:*

- Atlantic Canada Opportunities Agency [1]
- Business Development Bank of Canada [2]
- Economic Development Agency of Canada for Quebec Regions [1]
- Canadian Space Agency
- Canadian Tourism Commission [2]
- Competition Tribunal
- Copyright Board Canada
- Enterprise Cape Breton Corporation [1] [2]
- Industry Canada
- National Research Council Canada
- Natural Sciences and Engineering Research Council of Canada
- Social Sciences and Humanities Research Council of Canada
- Standards Council of Canada [2]
- Statistics Canada
- Western Economic Diversification Canada [1]

*[1] Not a Portfolio member for the purposes of the Main Estimates.*

*[2] Not required to submit a Departmental Performance Report.*

Statistics Canada is Canada's central statistical agency. Its mandate is to collect, compile, analyze and publish statistical information on the economic, social and general conditions of the country and its citizens. The Agency plays a central role in enlightening public policy discussion. The majority of issues facing Canadians are discussed using Statistics Canada data and analyses, as evidenced by the media coverage the Agency receives. The Agency's data continues to quantify the issues and priorities identified by Parliament and, coupled with its objective analyses, have contributed to informed decision making by business and government toward improving the well-being of Canadians.

In 2003–2004, Statistics Canada continued to make progress on a number of fronts. The continued publication of the Census of Population and Census of Agriculture data revealed some important findings regarding our country and its evolution. In addition, new information needs for policy formulation continued to be recognized in the areas of the knowledge-based economy, economic growth, social cohesion, human resource development, and global challenges and opportunities.

With these and other initiatives, Statistics Canada is playing a key role in helping to secure the economic opportunities that are needed to compete in this fast changing world. The progress that we have made has benefited Canadians economically and socially in all areas of our country.

I invite you to review Statistics Canada's Departmental Performance Report for more details on how Statistics Canada fosters a productive, innovative and competitive 21st century economy.

A handwritten signature in dark ink, appearing to read 'D. L. Emerson', is written over a horizontal line.

David L. Emerson

Minister of Industry



## MANAGEMENT REPRESENTATION STATEMENT

I submit, for tabling in Parliament, the 2003-2004 Departmental Performance Report (DPR) for

**Statistics Canada**

This report has been prepared based on the reporting principles and other requirements in the 2003-2004 *Departmental Performances Reports Preparation Guide* and represents, to the best of my knowledge, a comprehensive, balanced, and transparent picture of the organization's performance for fiscal year 2003-2004.



Ivan P. Fellegi

Chief Statistician of Canada

Date: **2004-09-14**

## SECTION II: AGENCY OVERVIEW

### A. Statistics Canada: Who we are

Recognition of the world-class quality of its statistics marked the beginning of the 1990s for Statistics Canada and it continues into the new millennium. Building on this strength, Statistics Canada continues to meet Canada's changing information needs and the challenge of reporting new trends emerging in Canadian society and its economy. ***Its mission is to inform Canadian citizens, businesses and governments about the evolution of their society and economy and to promote a high-quality national statistical system.***

#### Statistics are essential to society

On a daily basis, you will hear, see or read Statistics Canada reports on the state of the Canadian economy and on its social fabric. Statistics on key economic indicators such as employment or the Consumer Price Index, health, literacy and crime make front-page news, as the Agency monitors the tremendous changes occurring in the country. All levels of government, industry, and non-profit organizations need statistics for a variety of purposes, from monitoring the country's economic and social conditions, planning and evaluating the policies, programs and investments of governments and the private sector, to supporting policy debates and advocacy.

Statistics Canada's information influences everything from government policy, to the location of schools and corner stores, to the investment patterns of the financial sector.

***Statistics about Canada's economic and social conditions help us make informed decisions as individuals and citizens.***

#### Benefits for Canadians

Statistics on Canada's economic and social conditions keep Canadians informed. They help them in deciding where to live, what careers to pursue and what investments to make. And they also support our democratic way of life by helping Canadians make informed decisions on public policy issues.

By keeping in touch with its clients and stakeholders, the Agency ensures its programs are relevant to emerging information needs. Statistics Canada works in partnership with all sectors of government, business and society to identify and fulfill the information requirements of today and tomorrow.

All the Agency's programs begin with an information need such as child-care requirements or the social and economic implications of an aging population, or the competitiveness of Canadian industries.

The information produced by Statistics Canada is wide-ranging covering important aspects of Canadian life and the economy.

Statistics Canada is also a world leader in pioneering innovative statistical methods and concepts.

## Public Commitments and Values

While an increasing share of the Agency's information comes from existing administrative data, most is still collected through business and household surveys.

That makes survey respondents our most valuable asset to ensure that survey results become reliable information. We make three fundamental commitments to them.

First, to protect the confidentiality of information provided to us. Second, to find innovative ways to reduce the time spent completing the surveys. Thirdly, to use our existing information to minimize the number of surveys.

Public confidence and credibility are the foundation of any statistical organization. Statistics Canada is very conscious of this necessity. The Agency is guided in what it does by the fundamental values of confidentiality, accuracy, objectivity, and timeliness.

## Communicating the information to clients

The delivery of statistical results to the end user is the final and most vital stage of the statistical process.

The information is strictly protected until its official release in the Agency's Internet based publication, *The Daily*. The information is transmitted to all Canadians through the news media, our own website, and via the Agency's regional office toll-free telephone lines. Our user advisory services respond to hundreds of thousands of requests for customized information to supplement our published data.

The Internet allows for instant publication of statistical reports in electronic format. Statistics Canada's website has become the Agency's primary method of releasing information receiving nearly 14 million visits in 2003-2004.

**CANSIM**, the Agency's social and economic database, is accessible from our website and through private-sector online computer services. Data packaged on diskette and on CD-ROM are also made available for specialized users wanting access to more detailed data.

Through a long-standing program of education outreach, Statistics Canada has provided its data concepts to primary, secondary and post-secondary students.

Statistics Canada's data are now a growing addition in the Canadian school curriculum. The data are also made available for teaching and university research purposes.

## Products and Services

Statistics Canada's information can be accessed at <http://www.statcan.ca:8082/english/about/webeval.htm> in print, on CD-ROM, or in person. As well, a number of distributors make Statistics Canada information available by itself or in combination with other products. Statistics Canada's products and services provide up-to-date information on our country and our society. In its constant effort to improve the visitors' experience with its website, Statistics Canada carefully analyses traffic trends and regularly conducts client satisfaction measurements.



# A National Statistical Organization

## Mandate

As Canada's central statistical agency, Statistics Canada is legislated to serve this role for all levels of government and the public in general.

Statistics Canada is responsible for Canada's national statistics. It produces statistics that help Canadians better understand their country—its population, resources, economy, society and culture.

It is required, under the *Statistics Act*, ***to collect, compile, analyze, abstract and publish statistical information on the economic, social and general conditions of the country and its citizens, and to provide for the coordination and leadership of the country's statistical system.***

## Key Partnerships

Partnerships and cost-sharing arrangements with other departments, and with other jurisdictions and external organizations, are intrinsic aspects of the Agency's program delivery. Statistics Canada will continue to foster these kinds of working arrangements, since they have proven to serve not only the needs of the partners to them, but also those of the national statistical system, the Canadian research community, and the Canadian public.

## Our Changing Role

A fundamental transformation is happening at Statistics Canada and at all statistical offices around the globe. When Statistics Canada was created, it was in response to a small group of experts who needed specialized information to manage the economy after the First World War. The idea of statistics for mass use would have been inconceivable then. It was during the postwar years that a trend started toward public monitoring for governments to keep track of unemployment, prices and other economic data. However, it is really only in the last 10 years that statistics have been used to influence rather than simply report on the nation's performance in a variety of social programs, including health and education.

Faced with a challenge of credibility and trust, many governments have reacted by trying to increase the transparency of their programs and of their policy processes. Transparency must involve setting out the reasoning behind policy decisions, as well as defining and monitoring the results that are expected from them. If taken seriously, this type of evidence based decision-making not only requires more statistics, but also statistics of greater complexity and much higher reliability. While it is not our place as a statistical agency to say what should be done, the data we provide and our objective analysis of them is increasingly essential to illuminate decision-making.

## Challenges and Risks

Statistics Canada's main challenge lies in its continuing capability to produce high-quality statistical information. Its effectiveness, in doing this, depends on the:

- relevance of its programs in meeting the user's current and emerging needs
- accuracy of its information through sound statistical methodology
- timeliness of its information releases

- accessibility of its information (i.e. ease of access to its products and services)
- interpretability of its information through descriptions, technical notes and metadata
- coherence of its information through use of international classification standards
- control of its reporting burden on Canadians
- sustainability of its delivery infrastructure.

The gathering of information involves a partnership with all Canadians. In this partnership, Canadians both contribute and benefit. Information is provided to Statistics Canada, through surveys and access to administrative records; Statistics Canada, after compiling and analyzing this information, provides, and makes available to all valuable information products using various media.

Statistics Canada's statistical program and system was structured to provide information on all key aspects by economy, and the socio-demographic makeup of Canada, as well as on its public institutions and their programs.

This kind of information continues to constitute the Agency's "core" program, and to be relevant. The Agency must, however, ensure it is responsive to the changing, and often complex, information requirements of continually emerging issues.

Some emerging areas requiring more information and analysis to assist public and private decision-makers in understanding the issues they face and in helping them to deal with them are:

- the health of Canadians and supporting systems
- factors influencing improved outcomes for Aboriginals
- climate change and effect on environment
- factors that could help families out of poverty
- developing innovation and learning in Canada
- socio-economic factors affecting competitive cities and healthy communities
- demographic factors, especially the ageing of the population and its impact on the Canadian society

In this dynamic environment, maintaining the relevance of Statistics Canada's contribution to meet information needs such as these, while safeguarding the integrity of its "core" program, continues to be the Agency's main challenge over the planning horizon under review.

The Agency continues to manage its capacity to respond to a rapid growth in demand for its information products and analysis. This growing demand for its statistical products and analysis results from a number of factors. The most important is an increasing reliance on evidence-based decision-making in policy formulation and program evaluation. Balancing these demands with its infrastructure capacities requires very close management of the Agency's operations and resources. The Agency must ensure that these capacities continue to provide for optimum performance in responding to and meeting new information demands. This cannot be accomplished without sound management know how, particularly in the current fiscal climate.

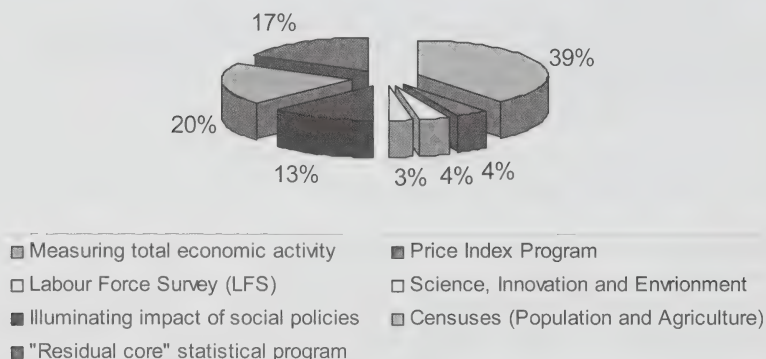
To the extent it can, the Agency will take steps to nurture and protect its professional and operational capacities underlying the national statistical system - its knowledge infrastructure -

the foundation of the Agency's current and future statistical relevance, organizational flexibility, and professional strength.

## An Overview of Agency Spending

The Agency has some 360 statistical programs and releases more than 1,000 products each year. The following chart provides a breakdown of its spending by major statistical program and by economic and social indicators. While not reflected in the chart, almost one-quarter of the Agency's gross expenditures was funded through the collection of responsible revenues (*more detailed information is in Section III, Financial Performance*).

### Agency Spending by Major Statistical Programs and Indicators



The following table highlights some of the uses of the Agency's major statistical programs and indicators.

Major Programs and Indicators are:	Uses and Users of Selected Indicators are:
Measuring total economic activity	<ul style="list-style-type: none"> <li>for fiscal and monetary policy development and monitoring</li> <li>used for federal and provincial budget-making and forecasting, and for monitoring economic performance</li> </ul>
Price Index Program	<ul style="list-style-type: none"> <li>key indicator of Canada's economic health for economic policy analysis</li> <li>Bank of Canada and Department of Finance use in setting government monetary and fiscal policy</li> <li>administration of fiscal programs between federal and provincial governments</li> </ul>
Labour Force Survey (LFS)	<ul style="list-style-type: none"> <li>only source of monthly estimates of total employment and unemployment</li> <li>used to plan and develop macro-economic and fiscal policies and assess their effects on the economy</li> </ul>
Science, Innovation and Environment	<p><b>Science and Innovation</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>for formulating and monitoring of science and technology policy in Canada</li> <li>indicators of science and technology activities, linkages and outcomes</li> </ul> <p><b>Environment</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>for environmental analysis, policy-making and monitoring</li> <li>Environment Canada uses for monitoring and reporting on waste management in Canada</li> </ul>



**Illuminating impact  
of social policies**

**Health**

- information on the health of Canadians and the health systems
- used to support health planners and decision-makers at all levels of government

**Education**

- information on education and training in Canada relevant to policy issues and the management of education
- used to support policy decisions and program management and inform the public

**Justice**

- information on each sector of the criminal justice system for Canada and for each province and territory
- information contributes to changes in the Criminal Code of Canada and the justice system reform

**Culture**

- information on the culture institutions and industries in Canada
- used to support policy decisions and program management of governments and culture sector

---

**Censuses (Population  
and Agriculture)  
and demography**

**Population:**

- detailed statistical data on the demographic, social and economic condition of the population
- used to calculate federal-provincial fiscal transfers

**Agriculture:**

- wide range of data on the agriculture industry and on physical and financial characteristics of farms
- input to the System of National Accounts for income, monthly GDP by industry, and financial flows

---

**"Residual core" statistics  
programs**

- "Residual core" statistics programs are highest and most widely shared priorities for information
  - most output of these programs is required by legislation
  - broad array of ongoing statistical series and major cyclical programs
- 

## External Evaluations and Reviews

### Treasury Board expenditure and management reviews

The government announced in its 2003 budget that the Treasury Board Secretariat (TBS) will now be mandated to undertake cyclical expenditure and management reviews directed at all departments, agencies and programs. These reviews would be both horizontal, covering selected cross-departmental issues, and vertical, dealing with specific departments or agencies. The reviews were aimed at ensuring that government programs continue to be relevant and effective in delivering results to Canadians.

Statistics Canada was one of four departments chosen for a vertical review. The review was launched in June 2003 and completed the following November. Its findings were positive. The Agency received top marks for its overall management practices, including strategic and operational planning, human resources and finance.

## B. Results-Expectations

### Assessing Statistical Performance

The Agency's fundamental purpose as a national statistical office is the production of statistical information. Its effectiveness in doing this depends on its objectivity and credibility, its ability to produce relevant, timely, accessible and accurate information, and to attain high professional standards and to control the reporting burden on respondents.

The performance of a national statistical agency is multidimensional. Different audiences are interested in different dimensions of performance. Statistics Canada recognizes its responsibility to report on dimensions of performance not visible from outside the Agency.

**Four major dimensions of performance can each be linked to a particular stakeholder group with an interest in its performance:**

- The **quality** of information, where quality is broadly defined as fitness for use, is of major interest to users of Statistics Canada's information products
- The **financial performance** of the Agency, including efficiency, good management, and proper use of taxpayers' money, is of concern to our funders: the government and citizens of Canada
- The **response burden** imposed on respondents, how the Agency interacts with them, and the care taken to protect their information is of concern to them
- The **management of human resources** is of interest to the Agency's employees

Statistics Canada defines information quality as 'fitness for use'. Six aspects of information quality are pertinent to the use of information: relevance, accuracy, timeliness, accessibility, interpretability, and coherence. Some of these aspects can be quantified in numerical indicators; some are best described qualitatively; others can be assessed only through the processes followed by the Agency (*see Section V, Appendix A, Performance Assessing Measures and Indicators: Statistics Canada's Quality Assurance Framework*).

The dimensions of quality are overlapping and interrelated. There is no effective model for bringing all the characteristics of quality together into a single indicator. Each dimension has to be adequately managed if information is to be fit for use. Failure in any one dimension can destroy the usefulness of the information.

#### Information Quality

The quality of statistical information produced by Statistics Canada is continually monitored using the Quality Assurance Framework. However, managing information quality remains a day-to-day challenge and a planning priority for the Agency.

The following provides a high level review of how the Agency monitors its performance vis-à-vis the Quality Assurance Framework. It is on the basis of these indicators that Statistics Canada reports on progress in the annual Departmental Performance Report.

<b>Quality Assurance Framework</b>	
<b>Performance Criteria</b>	<b>Definition</b>
<b>Relevance of Information</b>	The relevance of statistical information reflects the degree to which it meets the needs of clients. Available information must shed light on the issues of most importance to those who use it.
<b>Accuracy of Information</b>	The accuracy of statistical information is the degree to which that information correctly describes the phenomena it was designed to measure. It is usually characterized in terms of statistical estimate errors and is traditionally decomposed into bias (systematic error) and variance (random error) components. It may also be described in terms of the major sources of error that potentially cause inaccuracy (e.g., coverage, sampling, non-response and erroneous response).
<b>Timeliness of Information</b>	The timeliness of statistical information refers to the delay between the end of the reference period to which the information pertains and the date on which the information becomes available. Adherence to pre-announced release dates for regular series is the Agency's main performance measure of timeliness of information. These dates are clearly advertised for the coming year in Statistics Canada's website <a href="http://www.statcan.ca">www.statcan.ca</a> .
<b>Accessibility of Information</b>	The accessibility of statistical information refers to the ease with which it can be obtained. This includes the ease as well as the suitability of the form or medium in accessing the information.
<b>Interpretability of Information</b>	The interpretability of statistical information depends on the availability of the supplementary information and metadata necessary to interpret and utilize it appropriately. This information normally covers the underlying concepts, variables and classification used, the methodology of data collection and processing, and indications of the accuracy of the statistical information.
<b>Coherence of Data</b>	The coherence of statistical information reflects the degree to which it can be successfully brought together with other statistical information within a broad analytic framework and over time. The use of standard concepts, classifications and target populations promotes coherence, as does the use of common methodology across surveys.

## **Measuring the Performance of National Statistical Institutions (NSIs)**

A balanced and open approach to the measurement of its own performance can only serve to strengthen a NSI's reputation for objectivity and impartiality. Statistics Canada has followed this principle in setting up and in using its performance assessment system to monitor its operations internally and to report on its performance externally to others.

At the Conference of European Statisticians, in June 1999, in an invited paper for a Session on Performance Indicators for National Statistical Systems, Robert Chote, Economics Editor, *Financial times*, found, using the IMF's criteria for data standards to measure the performance of 46 international countries, that Statistics Canada continues to be ranked first among their statistical institutes.

## C. Results-Achievements Framework

Highlights of Statistics Canada's performance, using the measures of relevance, accuracy, accessibility, interpretability, and coherence of information, are shown in the chart below, as well as the relationship of results and achievements to the Agency's strategic objectives and strategic commitment outcomes. Additional detailed information on performance achievements in these key areas can be found in the body of the report or in appendices to it. The outcomes to Statistics Canada's commitments are characterized by the quality of its outputs (as statistical estimates or analyses outlining causal relationships) which constitute the Agency's primary mandate of information dissemination.

Statistics Canada strives to fulfill its role in meeting Canada's (and Canadians) information needs in partnership with various stakeholders. Canada's societal and economic dynamics result in new issues for which no information exists. Accordingly, Statistics Canada endeavours to meet its mandate and to close these information gaps through partnerships or special funding. These are reported on in the Relevance section of this report under the heading "Produce Information Required to meet Emerging Issues and New Challenges". The structure of this report is based on the Statistic Canada Quality Assurance Framework (QAF). This framework is comprised of six performance indicators which are Program Relevance, Accuracy of Information, Timeless of Information, Accessibility of Information, Interpretability of Information and Coherence of Information. As these elements are horizontal in nature across the Agency, and given that the organization functions on a multi-dimensional matrix basis, resources associated with each of these cannot be easily reported.

### Strategic Outcome Commitments and Performance Achievements

Strategic Outcome Commitments	Performance Criteria	Performance Achievements	Ref. Page
<b>Inform Canadian citizens, governments, and businesses</b> on various aspects of Canada's evolving economy and society, with objective and impartial statistics and products, services, and insightful analyses which are: <ul style="list-style-type: none"> <li>• relevant to policy formulation and decision-making</li> <li>• responsive to emerging issues</li> <li>• of high quality</li> </ul> and which contribute to: <ul style="list-style-type: none"> <li>• meeting Canada's</li> </ul>	<b>Relevance</b> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Produce information needed to support informed policy formulation, decision-making, research, and discussion</li> <li>2. Produce information required to meet emerging issues and new challenges</li> </ol>	<b>Program Relevance</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Support to policy decision making</li> </ul>	19
		<b>Program Relevance</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Produce new statistical information required to meet emerging issues and new challenges</li> <li>• Changes to statistical programs based on external advice and program reviews</li> </ul>	36 41
	<b>Information Quality</b> <ol style="list-style-type: none"> <li>3. Ensure information is accurate, timely, accessible, coherent and interpretable</li> </ol>	<b>Accuracy of Information</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Survey coverage *</li> <li>• Sampling error*</li> <li>• Response rates *</li> <li>• Statistical revision patterns</li> </ul>	47-53
		<b>Timeliness of Information</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Measures of elapsed time between reference period and</li> </ul>	55



<p>information needs</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>honouring its citizens' right to open, easily accessed, understood information</li> <li>fulfilling legal requirements</li> <li>keeping Canadians informed on, and of, current and emerging economic and social issues affecting their lives and well-being</li> </ul>	<p><b>National knowledge infrastructure</b></p> <p>4. Preserve an innovative, adaptive national statistical knowledge infrastructure, sound data collection systems, and a professional, flexible work force.</p>	<p>release dates</p> <p><b>Accessibility of Information</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Access to information products and services including: Access through the Media Access through Internet Client contact with Regional Offices Products and Services Partnerships Client satisfaction</li> </ul> <p><b>Interpretability of Information</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Availability of quality descriptors and technical notes</li> </ul> <p><b>Coherence of Information</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Use of Classification Standards *</li> </ul> <p><b>Maintenance of a National Statistical Knowledge Infrastructure</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Calculated response burden</li> <li>Alternative means of reporting and collecting data</li> <li>Employee Opinion Survey</li> <li>Employee separate rates</li> <li>Investments in employee training and development</li> </ul>	<p>57-69</p> <p>70</p> <p>71-72</p> <p>73-82</p>
---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------

\* Mission critical surveys: The Agency has identified as "departmental mission critical programs" those that provide the most key current socio-economic indicators. These are: the Labour Force Survey, the Consumer Price Index, the Monthly Survey of Manufacturers, International Trade Statistics, Monthly Wholesale/Retail Trade Survey, the Quarterly Gross Domestic Product, the Survey of Employment, Payrolls and Hours (income component), the Quarterly Financial Survey and the Industrial Product Price Index.

Appendix B to this report provides the reader with a crosswalk on progress to the Agency's commitments outlined in the 2003-2004 Report on Plans and Priorities.

## **D. Statistical Program Achievements**

Statistics Canada's product is information. Confidence in the quality of that information is a survival issue for the Agency: if its information becomes suspect, then its credibility will be called into question and its reputation as an independent, objective source of trustworthy information will be undermined. A commitment to quality must and does, therefore, play a central role within the overall management of the Agency.

Information quality management is only one of several critical issues Statistics Canada has to manage to be effective. Of equal importance is the maintenance of its reputation for objectivity and impartiality, respect for respondent privacy and confidentiality, use of sound financial management practices, and an innovative human resources management framework so essential to sustaining a knowledge-based national statistical organization.

Statistics Canada strives to build quality into all its programs and products. The quality of its official statistics is founded on the use of sound scientific methods, adapted over time to meet changing client needs, altered budgetary circumstances, newer statistical realities to measure, and respondents' capacities to provide data.

### **Priority Setting**

93% of Statistics Canada's budget is allocated to statistical programs dictated by statutes, regulatory instruments and contractual obligations. A sound planning and priority setting mechanism is, therefore, crucial to ensure the most important of users' emerging needs are met, as not all can be, with the careful and judicious allocation of the Agency's unencumbered resources.

In shaping its national priorities, Statistics Canada relies on the advice of, and guidance from, its stakeholders. The National Statistics Council advises the Chief Statistician of Canada on the full range of Statistics Canada's activities, particularly on its overall program priorities. A network of professional advisory committees in major statistical subject matter areas also ensures the Agency's program outputs are continuously reviewed and helps set priorities for them and ensure their relevance. Federal and provincial departments, as well as other important users' communities, are consulted through a variety of different means to assess their priority information needs.

A rigorous planning system is in place to balance these many and often conflicting priorities and to monitor the progress of approved initiatives. The Agency's planning and performance monitoring system maintains the effectiveness of its statistical programs by linking strategic and operational plans and program performance to the resource allocations made and the results to be achieved with them. Priorities are defined as those programs and technical or management areas most in need of attention over the planning period. Urgency of investments is assessed as a function of both the intrinsic importance of programs and their state of repair.

## PROGRAM RELEVANCE

The relevance of statistical information reflects the degree to which it meets the real needs of clients. It is concerned with whether the available information sheds light on the issues of most importance to users. Assessing relevance is a subjective matter dependent upon the varying needs of users. Statistics Canada's challenge is to weigh and balance the conflicting needs of different users to produce a program that goes as far as possible in satisfying the most important needs and users within given resource constraints.

Statistics Canada is committed to producing statistical information that is relevant to current and future needs of Canadians. Ensuring program relevance in the face of economic, social and demographic change requires constant attention.

### ***1. Program Relevance: Support to policy-making decision***

The major challenges facing the country require good descriptive information on the issues at stake. Analysis of the issues requires information that will provide insights into the underlying realities, causal relationships and causalities, and facilitate decisions based on the best possible factual understanding of what is involved. The following findings about Canada and Canadians are among those used to illuminate important issues and support policy debate. They are grouped under the government's social policy priorities.

## **1.1 The Strength of Canadian Communities**

### **Census of Population**

#### **1.1.1 Results from the 2001 Census of Population**

Data were released May 13, 2003 on income and social and economic characteristics of individuals, families and households; housing costs; and religion. Highlights include the following:

- At \$55,000, the median before-tax income of Canadian families remained essentially unchanged from 1990 to 2000 after adjustments for inflation were made. However, we detected a significant increase in income inequalities before taxes: while incomes of families in the bottom half of the income distribution showed little or no improvement through the 1990s, the 10% of families with the highest incomes experienced a 15% gain.
- Lone-parent families with children aged 17 years and younger have made some noteworthy economic gains. Their median income increased by 9% to \$26,000, reflecting a combination of greater employment activity and increased government transfers.
- The predominant religions in Canada are still Roman Catholicism and Protestantism. Growth in Islam, Hinduism, Sikhism and Buddhism has resulted from recent immigration trends. Also on the increase are people reporting no religion—16% of the population in 2001, compared with 12% in 1991.

### **1.1.2 2006 Census**

Program Relevance

Canada's Census of Population is the largest statistical undertaking in the country. Every five years, the Census obtains information from the entire population of Canada. This information is used to determine representation in the House of Commons, calculate fiscal transfer payments, and develop and monitor social and other programs of the federal, provincial and municipal governments in this country. The next Census will be in May 2006, and after 30 years of relative stability, Statistics Canada will fundamentally change its collection methodology and its means of data capture. The drivers of this change stem from issues such as privacy, diminished data capture capacity (keying) from a partner organization, Canadians' expectations of an on-line response option via the Internet, and the increased challenges associated with hiring and retaining a very large decentralized staff. In order to respond to these challenges and capitalize on the opportunities presented by proven collection and processing technologies, Statistics Canada will introduce a number of changes in 2006, all of which were tested in the May 2004 Census Test.

Over the past year, Statistics Canada staff have been hard at work, designing, developing and testing the new systems to support these new processes. As well, content and format option for the census questionnaires were tested and refined, in preparation for the Census Test. The Census Test comprised 295,000 dwellings in three key test sites (Halifax, Montréal and Winnipeg). A key component of the test was the direct mail out from a central location to half of the dwellings. The Census Test successfully featured a new, integrated Internet response option with appropriate security measures. Returns from this response option were channelled with those received through the mail or by telephone to one central data-processing facility. The technology used for the registration, scanning and data capture of returns, the automated editing of captured returns and (for incomplete returns) for obtaining any missing information by telephone from a central facility was successfully implemented.

The 2004 Census Test has met all of its objectives. The evaluation of the results of the Census Test has demonstrated the essential soundness and functionality of the new process, and the return rates by mail and by Internet are encouraging. The 2006 Census is on-schedule and on-budget, heading into the final stages of preparation for the full Census in May 2006. Despite the success with the new processes in the Census Test, much work remains in order to scale up the hardware and software for the huge volumes associated with a full Census: the Test covered 295,000 dwellings while the 2006 Census will cover over 13 million dwellings. The Census is Canada's only source of detailed socio-economic information at very low levels of geography, and the changes planned for 2006 will ensure that the census remains current, cost-effective and relevant.

### **2001 Post-censal Surveys**

Program Relevance

#### **1.1.3 Ethnic Diversity Survey**

The Ethnic Diversity Survey was developed to provide information on the ethnic and cultural backgrounds of people in Canada. It analysed the level of attachment that people have to their own ethnocultural backgrounds and how this affects their participation in the broader Canadian society. The results were released in September 2003.



First-generation (foreign-born) Canadians make up almost one-quarter (23%) of the total population aged 15 years and older. The proportion of people born outside the country has not been this high since 1931. Nearly half was of non-European ancestry in 2002.

The second generation—Canadian-born with at least one parent born outside Canada -- accounted for 17% of the total population aged 15 years and older.

The third generation or more, accounting for 60% of the population, are the offspring of Canadian-born parents and possibly Canadian-born grandparents. Nearly two-thirds of this generation reported only British, French and/or Canadian origins.

Overall, half the population aged 15 years and older said they had a strong sense of belonging to their ethnic or cultural group. Relative newcomers to Canada were more likely to have greater attachment to their ethnic or cultural group than were second- and third-generation Canadians or immigrants who had been in Canada for many years.

The survey also found that the vast majority of all Canadians aged 15 years and older (93% or 20.4 million) said they had never or rarely experienced discrimination or unfair treatment because of their ethnocultural characteristics.

However, perceptions of such discrimination varied by visible minority status: 80% of visible minorities reported never or rarely experiencing it in the five years prior to the survey; 20% of visible minorities and 5% of the non-visible minority population reported experiencing such discrimination sometimes or often. Length of time in Canada appeared to have little impact on the rate of reporting discrimination or unfair treatment.

Of the groups included in the visible minority population, Blacks were most likely (32%) to report feeling that they had been discriminated against or treated unfairly by others because of their ethnocultural characteristics.

### **1.1.4 Aboriginal Peoples Survey (APS)**

The 2001 APS was developed in partnership with several national Aboriginal organizations, as well as representatives from federal, provincial and territorial departments.

The initial results of the APS, released in September 2003, described the well-being of the non-reserve Aboriginal population, which includes about 70% of the total Aboriginal identity population in Canada. As well, supporting tables and community profiles for communities who participated in APS were made available on the Statistics Canada website.

The survey found that non-reserve Aboriginal young people report levels of health similar to those of the total Canadian youth population. However, for each successive age group, health status declines more quickly among Aboriginal people than it does in the total population. The gap in health status between the Aboriginal and total Canadian populations widens significantly in older age groups.

With respect to health care access, the Aboriginal population in the Far North had less contact than Aboriginal people living in other regions with family doctors and general practitioners. The

survey outcomes revealed that less than half of the Aboriginal population in the Canadian Arctic had received medical attention in the previous 12 months, compared with three quarters of those in urban areas and 69% in rural areas. In contrast, the 2000-01 Canadian Community Health Survey showed that 82% of the total Canadian population had seen a medical doctor in the previous 12 months.

According to the 2001 Census, the educational attainment of non-reserve Aboriginal people has improved. The proportion of non-reserve Aboriginal youth aged 20 to 24 years who had not completed secondary school declined from 52% in 1996 to 48% in 2001. However, this was still far in excess of the comparable rate (26%) for the non-Aboriginal population in 2001.

The APS indicates 24% of male youth aged 15 to 19 years reported that boredom as the most common reason for leaving secondary school early. About 19% said they had left school to work. Among Aboriginal women in this age group, one-quarter cited pregnancy or the need to care for children, and 15% cited boredom. These were also the top reasons for quitting school among non-Aboriginal youth.

During the fiscal year 2003-04, the Aboriginal Statistics Training Program delivered 18 courses to 176 Aboriginal people in 15 communities across Canada. Since 1999, this program has delivered statistical training courses to over 952 Aboriginal people.

### **1.1.5 Participation and Activity Limitation Survey**

Data from the children's portion of this survey were released in July 2003. The remaining data (education, income, leisure activities and the health conditions underlying disabilities) were released in December 2003 at the same time as the report *Disability in Canada: A 2001 profile*, produced by Human Resources Development Canada.

The July release showed that an estimated 155,000 Canadian children aged 5 to 14 years—about 4% of all children in this age group—had some form of activity limitation in 2001. Many of their parents reported that they weren't getting the help they needed with their child's condition.

About 66,000 (43%) of the children whose parents participated in this survey had severe to very severe disabilities, including multiple significant disabilities and a complete loss of function (e.g., inability to walk or loss of sight). Almost half of these severely disabled children (45%) received help with everyday activities, including personal care (such as bathing, dressing or feeding) or moving about within the home.

The parents of about one-third (52,000) of all children with disabilities said that because of their child's condition, they needed help with housework and family responsibilities, as well as time off for personal activities. Overall, two-thirds of those parents who said they needed extra help reported not getting enough help. The most frequent reason for unmet needs was the cost of help.

Parents of 84,000 children, more than half of all children with disabilities, reported that their child's condition had an impact on the family's employment situation. These impacts can take various forms, such as working fewer hours or changing work hours in order to care for the child. The more severe the child's disability, the greater the impact on the family situation.

### **1.1.6 National Longitudinal Survey of Children and Youth: Challenges of Adolescence**

The results of this survey which covers the period 1996 to 2000 revealed that youths begin to engage in risky behaviours as they get older. While 26% of 16 and 17 year-olds reported staying out all night without permission, 29% admitted they had taken money from parents without permission. However, the proportions of young people engaging in other behaviours that might be considered more delinquent in nature, such as fighting that resulted in physical injuries (5%) or damaging property (12%), remained relatively stable during this four-year period.

More young people also reported symptoms of depression as they grew older. 24% of 16 to 17 year-olds reported symptoms of depression, as compared to 9% when they were 12 and 13 year old.

Nonetheless, an overwhelming majority (95%) of young people aged 16 and 17 say they are healthy and optimistic about their future. When asked about their academic aspirations, 88% reported that they expect to go beyond a secondary or high school graduation, and more than half stated that they wished to obtain a university degree.

### **1.1.7 Longitudinal Survey of Immigrants to Canada (LSIC)**

On September 4, 2003, Statistics Canada released the first results from the LSIC. About 12,000 of roughly 164,200 immigrants aged 15 years and older who arrived in Canada between October 2000 and September 2001 participated. They were first interviewed about six months after their arrival. They will be re-interviewed at two and four years after their arrival.

Information collected in this first wave of interviews will serve as a benchmark for tracking the subsequent settlement experiences of these newcomers. By late 2005, when all three waves have been completed, the survey will provide a better understanding of how the settlement process unfolds for new arrivals.

The following are some of the important results from the first release:

- New immigrants are developing a strong attachment to Canada. The vast majority (91%) expressed their intention to settle here permanently and become Canadian citizens. Close to half of newcomers planned to bring family or relatives to Canada by sponsoring their immigration.
- Family and friends played an important role in newcomers' initial settlement. The majority (87%) already had some form of social support system in Canada available to them when they immigrated. For those who encountered problems (such as acquiring housing, accessing health care services, obtaining further training, and finding employment), family and friends were the most frequently cited sources of help.
- Joining family and friends was the top reason for newcomers to settle in any given area; 59% of all immigrants cited this as the most important reason for their destination choice.
- Toronto, Vancouver and Montréal, the three largest census metropolitan areas (CMAs), attracted three-quarters of all newcomers. After joining family and friends, the next most important reason for choosing to live in these CMAs varied: in Toronto, 16% of all

immigrants reported job prospects; in Vancouver, 13% cited climate; in Montréal 13% said it was the language spoken in the area.

- Most newcomers (85%) planned to work upon arrival and almost half (44%) found work within six months. Of those immigrants who found work, 8 in 10 worked full time.
- Of newcomers to Canada, 6 in 10 who found jobs entered a different occupational field after their arrival. More in-depth analysis is required to pinpoint whether immigrants' skills and occupations are mismatched.
- As the most critical hurdles in finding employment, newcomers identified a lack of Canadian work experience (26%) and problems with foreign credential recognition (26%). Another 22% cited lack of official language skills.
- Further education in Canada was seen as the key to future success. Almost three quarters of immigrants planned to obtain further training. And, indeed, some six months after arrival, close to half had already pursued training of some kind.

### 1.1.8 Pan-Canadian Education Indicators Report

Program Relevance

The most visible and widely used symbol of our close working relationship with the Council of Ministers of Education, Canada is the joint Pan-Canadian Education Indicators Program. In November 2003, the Centre for Education Statistics published the third edition of *Education Indicators in Canada: Report of the Pan-Canadian Education Indicators Program*. This updated report covers a very wide range of education indicators, including school readiness, projections of the school-age population, measures of diversity in the school-age population, education finance at all levels of education, teacher and faculty characteristics, adult education trends, and transitions into and out of the school system. Results by jurisdiction are presented for all indicators, and every effort is made to ensure data consistency across jurisdictions. The report's highlights include the following:

#### ***A portrait of the school-age population***

Program Relevance

As a result of the recent drop in births, Canada can expect the population aged 5 to 13 years to decline by an estimated 14% from 2001 to 2011. As the small generations born in the second half of the 1990s age, a corresponding drop is expected from 2016 to 2026 for the populations aged 14 to 18 and 19 to 24 years.

Since 1990, an average of 225,000 new immigrants of all ages has arrived in Canada every year. This influx has a profound impact on the ethnic, linguistic and cultural diversity of Canadian schools. In terms of diversity, two census metropolitan areas—Toronto and Vancouver—stand out among the rest. According to the 2001 Census, in both these CMAs over 25% of the school-age population were immigrants, over 40% were visible minorities, and close to 20% had a home language other than English or French.

#### ***Elementary and secondary education***

Program Relevance

In the report, the Agency also published some insights into our elementary and secondary schools:



- Latest surveys have indicated that approximately 15% of 4 and 5 year olds performed poorly on cognitive development tests. This test is generally regarded as a good indicator of school readiness.
- The percentage of secondary school principals reporting the instructional and material resources of their school to be adequate was higher in Canada than in most other countries.
- In 2000, there were, on average, seven Canadian students per computer in schools, one of the best ratios internationally. Canada's schools were also among those with the highest proportion of computers connected to the Internet.

The report also indicated that an increasing proportion of educators work part time. While the number of full-time educators did not vary during the 1990s, the number of educators working part time grew 52%. Furthermore, compared with the entire labour force, a much larger proportion of educators is nearing retirement. Both of these factors reveal the type of pressures that have been put on this particular labour force.

### **Adult Education**

The 2003 Adult Education and Training Survey examined education and training taken during calendar year 2002 by adults 25 years of age or older. The purpose of the survey, funded by Human Resources Development Canada, was to measure the incidence of adult education and training in Canada. Survey results are classified by type and location of training, employer involvement in the training process, and barriers to training and education, as well as self-training. Data was collected in February 2003 as a supplement to the Labour Force Survey.

### **1.1.9 Trends and Conditions in Canada's Urban Communities**

A partnership was established with the Privy Council Office (PCO) regarding the production and release of information on Census Metropolitan Areas in Canada. The Cities Secretariat of the PCO is a partner in this work, along with other various departments such as CMHC, Transport Canada, Immigration Canada, Social Development, Heritage Canada, and others. A jointly developed program will result in the release of eight reports on Trends and Conditions in Cities, including Income, Health, Immigration, Economic Conditions, Commuting and Transportation, Culture, Aboriginal Population in Cities, and Demography.

The "income" release found that after a rapid increase in median family income during the 1980s, growth slowed in most Central Metropolitan Areas during the 1990s. However, income growth was much more rapid in richer than poorer families, and this translated in a rising income gap between richer and poorer neighbourhoods in Canadian CMAs during the 1990s. The spatial distribution of low-income neighbourhoods varied among CMAs. In many, the American-like model of a concentration of poorer neighbourhoods in the downtown core is observed (e.g. Winnipeg, Hamilton, Vancouver, Edmonton, Quebec City), but in other cities low-income neighbourhoods were geographically dispersed, and their concentration in the downtown core had if anything declined (e.g. Montreal, Toronto, Ottawa-Hull).

### 1.1.10 Education and Literacy

Statistics Canada published an analysis that sheds light on the factors that underlie differences in the reading literacy achievement of rural and urban 15 year olds. Students from urban schools performed significantly better in reading than students from rural schools. The rural-urban difference was particularly large in Newfoundland and Labrador, Prince Edward Island, New Brunswick and Alberta.

Rural students were more likely than urban students to come from families with lower socio-economic backgrounds yet the differences in socio-economic backgrounds did not explain the difference in reading performance. Further, the rural-urban gap cannot be explained by differences between rural and urban schools which, for the most part, are similar. (Principals were asked to report on teacher qualifications, teacher shortages, the adequacy of materials and teaching resources, and teacher morale. While there were some differences between rural and urban schools, they were generally not consistent with the reading gap). The observed difference between rural and urban reading performance is most strongly related to community differences—in particular, to differences in the nature of work and educational level of adults. Relative to the urban communities, the rural communities were characterised by an adult population having lower education levels, fewer jobs, and jobs that had, on average, lower earnings and were less likely to require a university degree.

### 1.1.11 New Information on the Exit and Return of Canadians to other countries

There is considerable interest in the out-migration of Canadians' to other countries, particularly in terms of the "brain drain" issue. This research takes advantage of the unique properties of Statistics Canada's Longitudinal Administrative (taxation) Database (LAD), constructed from individuals' tax records, to shed new light on the extent and nature of the flows of Canadians to other countries and their patterns of return over the period 1982-1999. The major findings include the following;

- Approximately 1% of the adult population leaves the country in any given year.
- Emigration rates have largely followed the business cycle, declining in the 1980s and increasing towards the end of the decade through most of the 1990s. These rates have increased as the Canadian economy gained strength in the last years of the decade.

At the individual level, emigration rates decline with age (except for the very youngest). These rates are higher in bigger cities and for couples with children. Single relative rates are much lower for francophone residents of Québec compared to childless couples and are much higher for those at higher income levels. The predicted exit rate for *men* earning more than \$100K are six times higher (.76% annual probability of exit) than among people with mid-range incomes (i.e. 30K to 60K), taking into consideration age, family status, province and language. The results for women are similar, but not as accentuated.

Approximately 14-15% of all who leave return after five years, and about 19% after 10 years. There was, however, a substantial upward trend in return rates from 1992 onward, with the numbers indicating something like a doubling of return rates in recent years.

### 1.1.12 2003 Household Internet Use Survey

Program Relevance

According to the Household Internet Use Survey the number of Canadian households surfing the Internet continued to grow in 2003. However, growth rates remained relatively stable largely because the majority of households were already connected. Underlying this trend were Canadian households' continued quest for speed and increased adoption by lower income households.

In 2003, 7.9 million (64%) of the 12.3 million Canadian households had at least one member who used the Internet regularly either from home, work, school, a public library or another location. This was a 5% increase from 2002, but well below the annual gains of 19% and 24% observed in 2000 and 2001.

Internet use continued to be highest from home and households were increasingly linked to the Internet by a high-speed connection. Of the nearly 6.7 million households that had at least one member who regularly used the Internet from home, 65% had a high-speed connection in 2003 up from 56% a year earlier.

This group of households had the highest growth in connections from home and work, as well as the combination of various locations. In contrast, the proportion of households regularly using the Internet from home remained relatively unchanged for the lowest income quartile. Households with high income, members active in the labour force, those with children still living at home and people with higher levels of education were the most likely to be connected to the Internet. However, lower income households are making strides in logging on. Nearly 45% (1.3 million) of the households with income between \$24,001 and \$43,999 had someone who used the Internet from home in 2003, up 13% from 2002.

Program Relevance

### 1.1.13 Gender Balance of Employment in Rural and Small-Town Canada

While rural and urban men have almost identical full-time employment patterns, women in rural and small town areas have strikingly different employment patterns from urban women. "Gender balance of employment in rural and small town Canada," released in February 2003, suggests that rural women's apparent 'lag' in employment behind their urban counterparts reflects lifestyle preferences, not failure to keep up.

Women, both urban and rural, tend to work part time more than men do; also, a greater proportion of rural than of urban women work part time (30% versus 22%). For most rural women, part-time employment is voluntary—two-thirds said they did not want full-time work. However, most urban women who work part time do so because of a lack of full-time job opportunities.

## 1.2 Economic Opportunities and Innovation in Canada

### 1.2.1 2001 Census of Agriculture: Agriculture-Population Linkage

Program Relevance

In its third and final major release on December 2, 2003, the Census of Agriculture provided a revealing look into the changing demographics of the Canadian farm family thanks to powerful

insight afforded by combining the Census of Agriculture with the Census of Population. As a result, many characteristics of the farm population, such as age, income sources, unpaid household activities and religion, can be compared with the general population.

Highlights revealed that, for Canada's farm population, immigrants are a declining proportion of a declining population - the opposite of the trend in the general population. Over the last two decades, the proportion of immigrants in the farm population decreased from 8.2% to 6.8%, compared with 16.0% to 18.4% in the general population.

While immigration is transforming the face of Canada's urban centres, immigrant farmers are still predominantly of European ancestry. British Columbia stands out among the provinces for drawing one-fifth of its immigrant farmers from Asia, particularly India. And immigrants are proving very important to farming: they come to Canada with expertise and considerable capital. Nationally, 22% of immigrant farmers have farm receipts of \$250,000 and over, compared with 16% of all farmers.

Total income increased for both farm and non-farm families from 1995 to 2000. However, income in most farm families comes from sources other than farming. In fact, farms with gross receipts of over \$250,000 - defined by Agriculture and Agri-Food Canada as 'business-focussed farms' - were examined specifically for income makeup. Even for this group, net farm income accounted for only 40% of total family income. Wages and salaries accounted for 44% of the total income of these farms.

The agricultural population is more likely than the general population to declare a religious affiliation, although an increasing number of people in both populations reported no religion. The proportion of the agricultural population reporting no religion increased from 5% in 1981 to 12% in 2001.

## **An Information System for Science and Technology**

### **1.2.2 Innovation**

Initial results of the Survey of Innovation 2003 were released and showed that more than 75% of establishments in information and communications technology (ICT) service industries were innovative between 2001 and 2003, the highest proportion of the selected service industries that were surveyed.

Innovation refers to a new or significantly improved product offered to clients, or a new or significantly improved process. This would include new or significantly improved ways of supplying services and delivering products which were new to the establishment.

The survey was targeted at establishments from the ICT services; selected knowledge-based Professional, Scientific and Technical Services; selected Natural Resource Support Services and selected Transportation Industries.

The survey also asked firms general information on the business unit's operations; business unit success factors; new or significantly improved products and processes; unfinished or abandoned innovation activities; innovation activities; sources of information for innovation; co-operative



and collaborative arrangements for innovation; obstacles to innovation; impact of innovation; and protection of intellectual property promises. This rich database promises to yield many interesting and policy relevant insights as the survey results are analysed in more detail.

### 1.2.3 Technological Change

Three papers, "*Starting the new century: technological change in the Canadian private sector, 2000-2002*", "*Technological change in the public sector, 2000-2002*", and "*An historical comparison of technological change, 1998-2000 and 2000-2002, in the private and public sectors*" documenting the extent of technological change in the Canadian economy were released.

The papers based on data from the 2002 Survey of Electronic Commerce and Technology showed that 4 out of 10 Canadian companies introduced technological changes between 2000 and 2002, unchanged from 1998-2000, suggesting that the lure of change is strong and not dependent upon external influences, such as preparations for the year 2000.

The papers also suggest that larger firms can more readily absorb costs associated with technological change, which includes more than the initial layout for technological acquisition. Larger firms can also provide resources for training and cope with work interruptions caused by installation, as well as with potential short-term loss of productivity.

However, Canada's public sector is far ahead of the private sector in adopting new technology and training employees in support of technology change. Overall, 82% of organizations in the public sector adopted new technologies between 2000 and 2002, almost twice the proportion of 42% among firms in the private sector. But when organizations of the same size were compared, there is little difference in the rates of technology adoption between the two sectors.

### 1.2.4 Biotechnology

In 2001, the estimated number of innovative biotechnology firms was 375. Together, these firms generated \$3.6 billion in revenue from biotechnology and spent \$1.3 billion in biotechnology R&D.

We observe a maturing process in the biotechnology sector from the research and development stage to the commercialization stage. Slightly more firms had biotechnology revenues in 2001 (67% compared to 63% in 1997). More firms had biotechnology products on the market (48% in 2001 compared to 33% in 1997). This maturation process is also evidenced by the fact that 20% of the firms surveyed in 1999 moved to a larger size industry classification category in 2001. Similarly, 26% of employees engaged in biotechnology activities were involved in R&D activities in 2001, compared to 29% in 1999, indicating that a higher proportion of biotechnology employees are now engaged in production/managerial type of activities rather than knowledge creation.

An analysis attempting to explain the factors behind the better performance of some biotechnology firms found that the more successful biotechnology firms were more export oriented, registered patents, had a higher R&D intensity, and were successful in raising financial capital.

## 1.2.5 Industrial Research & Development

In 2002, more than \$12 billion was spent on industrial research and development, with more than one hundred thousand people engaged in this activity. R&D performed in the business services sector account for 17% of the R&D expenditures, 28% of R&D personnel and 31% of all R&D performers. A recent study showed that provincial disparities between provinces, measured by the ratio of R&D personnel over total employment, decreased in the business service sector since 1990.

Explaining the large amounts of R&D performed by firms classified within the wholesale trade industries is a challenge given the nature of activities normally found in wholesale trade. The Pharmaceutical and medicine manufacturing industry was the fourth largest industry in terms of R&D expenditures in 2001; by 2003 it was forecasted to be the second largest. Because industries are classified by North American Industry Classification System (NAICS), which is based on the principal source of revenue, pharmaceutical R&D is also found in other industries, most significantly in Wholesale Trade and Scientific Research and Development services. A recent Service Bulletin showed that significant amounts of R&D performed in the pharmaceutical and medicine field could be found in wholesale trade and R&D services industries. The pharmaceutical and medicine industry by itself performed \$881 million of R&D in 2001. When adding the pharmaceutical and medicine R&D found in wholesale trade and R&D services, the total R&D amounted to \$1,340 million in 2001.

## 1.2.6 Human Resources in Science and Technology

A Survey of Earned Doctorates, similar to the U.S. National Graduates Survey, was developed in conjunction with Statistics Canada's Centre for Education Statistics. A demonstration project was conducted with two Universities and results were released in the Daily in October 2003. The demonstration project showed that the 58% of responding doctoral graduates were between the ages of 30 and 39, with an average time to completion of 5.7 years, and that the degrees were almost evenly split between women (48%) and men (52%). Just over seven of ten (72%) doctoral recipients with definite plans after graduation planned to stay in Canada, while 17% were headed for the United States and 11% for other countries. The most popular field of study was life sciences (30%), followed by social sciences (17%), humanities (14%), engineering (12%), education (12%), physical sciences (11%), and other professional (5%). Results of an expanded survey of all 40 Canadian doctorate granting institutions will be released in the fall of 2004.

## 1.2.7 Mad cow disease and Canada's trade in beef

On May 20, 2003, a single breeder cow in northern Alberta tested positive for bovine spongiform encephalopathy (BSE), or mad cow disease. Prior to that date, Canada was the third largest exporter of beef in the world: in 2002, Canada's export market for beef amounted to about \$4.1 billion. Subsequently, the impact was swift and devastating: within hours, most nations had imposed a ban on Canadian beef products. The value of Canadian beef exports dropped to virtually zero and remained there through June, July and August.

*Mad Cow Disease and Beef Trade*, published in November 2003, was the first release in the *Analysis in Brief* series and a major media success. It traces in detail the imports and exports of

Canadian beef products throughout the early days of the beef export ban. It focuses on the U.S. market, where Canada normally exports 90% of its beef products.

### 1.2.8 Canada's Journey to an Information Society

The compendium, *Canada's Journey to an Information Society*, examines the growth and performance of the Information and Communications Technology (ICT) sector, including key indicators of change. It also analyzes the changes taking place in individual industries that supply ICT goods and services, reviews ICT diffusion by sector, and presents a collection of thematic articles on topical issues of the information society, such as the high-tech labour market, the digital divide, and broadband use and deployment. Canada's international involvement in the information society is examined through contributions from policy departments on Canada's role in promoting a global information society, with particular emphasis on assistance to developing countries.

Following are some of the highlights included in the compendium:

- In 2002, the ICT sector contributed \$55.4 billion to Canada's gross domestic product (GDP), accounting for 6.6% of business sector GDP and 5.6% of total economy GDP. This was an increase of 1.8% from the previous year. Canada's ICT sector growth over the 1997-2002 period was a remarkable 69.2%.
- The telecommunications services industry invested heavily in digitization and reached record operating profits of \$4.9 billion in 2002. The wireless sector in particular has experienced rapid growth in subscriptions and revenues, while wireline revenues have been declining. The underlying phenomena are the effects of competition on wired long distance pricing, the loss of lines due to increased high-speed Internet penetration, and the apparent substitution of wireless for fixed access.
- Over 52% of employees in the private sector have access to the Internet. Nearly all federal and provincial government institutions are using personal computers and the Internet, while 95% have a website. Computerization is widespread and Internet connectivity is nearly complete among schools.
- Following exceptional growth in the last half of the 1990s, employment in the computer and telecommunications (CT) industries declined nearly 10% between 2001 and 2002, but has since begun to stabilize. In the first quarter of 2003, CT employment stood at 570 thousand, a decrease of only 2.7% from the previous year, but a 12.3% drop from the first quarter of 2001.

### 1.2.9 Computer Services

A research paper, profiling this leading information technology highlighted the following:

- The computer systems design industry recorded solid rates of growth in the late 1990s before hitting a slowdown in 2001. Even so, the industry as a whole remained profitable throughout the four-year period from 1998 to 2001. Profit margins fell from 6.5 cents on the dollar in 1998 to 1.9 cents in 1999, and then rebounded to 4.7 cents in 2001.
- The slowdown in 2001 was particularly hard on medium-sized firms, with 10 to 99 employees. Their revenues fell by 18% in contrast to large firms whose revenues rose by 15%, and small firms whose revenues rose by 7%.

The majority of firms in the industry were specialized, having just one or two revenue-generating services. However, firms that generated revenues from a multitude of different services had higher revenues. This was true for firms of all sizes, especially the largest firms with more than two revenue sources. The large diversified firms accounted for 80% of large firm revenues in 2001.

### 1.2.10 Broadcasting and telecommunications

Program Relevance

More than ever before, mobility is an intrinsic feature of telecommunications allowing Canadians to stay in touch when on the move. In 2003, four out of ten connections to public telecommunication networks were wireless, compared to three out of ten only 3 years earlier.

Competition can have a dramatic impact on the structure of an industry. Five years after the introduction of competition in the multi-channel video market in 1997, the cable and satellite industry's clientele has expanded by more than 20.0%, one third of subscribers are receiving their video services in digital mode, wireless competitors went from having virtually no customers to having more than 2 million, and cable operators are ahead in the race to sign up high speed Internet customers with more than 1.9 million subscribers.

Older technologies can be very resilient. Radio, the grandfather of electronic media, is making a comeback in the era of the Internet and music downloading. The number of radio stations went from 480 in 1999 to 519 in 2002, the industry's profit margin has been rising every year during that period, and the number of people employed by the industry is on an upward trend.

### 1.2.11 Internet Service Providers (ISP)

Program Relevance

A study conducted by the Agency produced a paper entitled "*Struggling to remain competitive: A study of factors impeding growth for Canadian Internet service providers*" examines the industry's perception of factors that impede the growth of business, and highlights significant distinguishing characteristics between small, medium-sized and large firms.

The structure of the industry has changed dramatically in the last few years. The number of access providers has shrunk, as cable companies and large telecommunications carriers increase their presence in the market. This has created an environment of intense competition and a battle for subscribers.

Although the ISP industry is predominantly made up of small and medium-sized firms, it is the larger players who dominate the business. Together, small and medium-sized firms represented about 96% of the survey population, but they generated only 21% of industry operating revenues.

### 1.2.12 Broadband: High-speed access to the Internet

Program Relevance

Canadians have emerged as global leaders in the adoption of broadband Internet technologies. Overall, take-up rates in the household and business environments place Canada among the world's leaders in broadband use, ranking second only to South Korea among OECD countries on a per capita basis.



Data from the Household Internet Use survey show that 56% of all Canadian households who regularly used the Internet from home had a broadband connection in 2002, up from 49% in 2001. The proportion of regular use households connected to the Internet by broadband increased from west to east in 2002 – seven of ten households that regularly used the Internet from home in British Columbia had a broadband connection versus just under half in the Atlantic Provinces (48%) and Quebec (47%).

According to data from the Survey of Electronic Commerce and Technology, the majority (58%) of businesses in the private sector that accessed the Internet used broadband for the first time in 2002. Its use is occurring unevenly. About 84% of large firms used Internet high-speed access, compared with 71% of medium-size firms and 56% of small firms, which were still very much in the process of developing broadband use.

As of July 2003, 86% of the Canadian population lived in communities where broadband access by cable or digital subscriber line (DSL) networks was available. However, 72% of Canadian communities, mainly those in rural or remote areas, did not have access to broadband services. The low population densities of these areas, coupled with high costs of building broadband infrastructure over long distances, are the main barriers to further broadband deployment.

### **1.2.13 Electronic Commerce**

Program Relevance

E-commerce sales posted a big gain in 2003 for the fourth year in a row, but online sales still accounted for less than 1% of total operating revenues for private businesses in Canada according to the Survey of Electronic Commerce and Technology. Combined private and public sector online sales in Canada soared almost 40% to \$19.1 billion, following a 27% jump in 2002. The gains were driven by an increase in domestic sales of over \$5.7 billion. Private firms accounted for the vast majority of sales, \$18.6 billion. Online sales by public sector enterprises rebounded from a decline in 2002, jumping 56.3% to \$511.4 million.

The E-commerce component of the Household Internet Use Survey revealed that an estimated 2.8 million Canadian households spent just over \$2.4 billion shopping on the Internet, on everything from airplane tickets to books in 2002. This represents a 35% increase from \$1.8 billion spent online by the estimated 2.1 million households in 2001, a growth rate that far exceeds the 4% increase in the number of households that accessed the Internet from any location in 2002. On average, e-commerce households spent \$876 annually online, with an average dollar value per order of \$146 in 2002.

While the value of orders placed over the Internet continues to represent only a tiny fraction of the \$656 billion in total personal expenditure in Canada last year, households are increasingly using the Internet as a method of researching and/or purchasing products. In 2002, an estimated 4.5 million households, or 37% of all households in Canada, had at least one member who used the Internet to support purchasing decisions, either by window shopping or by placing orders online. 62% of these households went beyond window-shopping, and placed orders online and four out of five times paid for their purchases online similar to 2001.

## 1.2.14 Census of Agriculture 2001

The Census of Agriculture culminated its 2001 product line with the printing of *Canadian Agriculture at a Glance*. The book was released in June 2004. This stunning book of 40 analytical articles spread over more than 300 pages of text with full-colour photographs, tables and charts was gleaming praise and attention from educators even before its release. A brochure available early in 2004 stimulated interest and Statistics Canada's Education Outreach program had built anticipation in the education community. Four subsequent releases of lesson plans will keep the product in the public eye until March 2005. The Census of Agriculture also has an agreement with NRCan for seven maps from *Glance* to be posted on the National Atlas of Canada site.

The Agriculture–Population data, a series of tables highlighting the socio-economic characteristics of Farm operators and their families with comparisons over time, were, like the previous releases, available on Statistics Canada's web site the day of release.

## 1.2.15 Preparation for 2006 Census of Agriculture

Preparations for the 2006 Census of Agriculture are well underway. In 2003-2004, work continued on the development of new collection processes and the change in collection methods (where possible the Census questionnaire will be mailed instead of the previous drop-off at the door). The change in collection methods has a particular impact on the Census of Agriculture, whose constituency resides mostly in rural areas where mail delivery is more difficult. An Internet questionnaire has been refined as the Census of Agriculture worked closely with the Census of Population to develop a user friendly application. This added option will provide more flexibility to farm operators to complete their questionnaire at a time which is best for them. Another significant change is the switch from having local enumerators edit respondents' questionnaires to a centralized follow-up process that will eliminate respondents' concerns about revealing confidential information to someone they know. The entire process, including the above mentioned changes, was tested in the 2004 Dress Rehearsal (DR). The DR was held in May 2004 and it encompassed close to 16,000 farms: 1,000 in the Atlantic provinces, 3,500 in Quebec, and 9,500 the Prairies.

## 1.3 The Canadian Environment

### 1.3.1 New data on energy consumption in Canada

We have put in place the basic building blocks to calculate greenhouse gas emissions and help monitor progress towards reaching Kyoto targets. In October 2003, the Agency released energy use estimates by industry for 1990 (the Kyoto base year) and the period 1995 to 2002. Among the analytical findings revealed by the energy balances were the following:

- Overall, energy consumption in Canada increased 18% from 1990 to 2002. Energy use declined in 1998 and in 2001.
- The consumption of the three main fossil fuels—natural gas, refined petroleum products and coal—increased almost 20% from 1990 to 2002. However, consumption of natural gas increased at a much faster rate (23%) than the others. Natural gas consumption results in less carbon dioxide production than does the equivalent energy content from coal or fuel oil.

- From 1990 to 2002, Canadians increased the consumption of energy for their cars, trucks and other forms of transportation twice as fast as the country's industries did.

## 1.4 The Health of Canadians

### 1.4.1 Health Statistics

#### ***Mental Health and Well Being Survey - Canadian Community Health Survey (CCHS)***

In September 2003, Statistics Canada released the results from CCHS, Cycle 1.2 - Mental Health and Well Being. This is the first time ever that national and provincial estimates were available on mental disorders and substance dependence. The survey also collected data on access to and use of specialized mental health services, social support, and other important correlates of mental health. Data were collected from about 37,000 individuals, aged 15 and older, in all provinces, but excluded Indian Reserves, health care institutions, and some remote areas. Data were also collected for a special sample of full-time members of the Canadian Armed Forces as part of a project sponsored by DND. Surveyed mental disorders included manic and major depressive episodes, panic disorder, social phobia, agoraphobia, and alcohol and illicit drug dependence.

Some important findings were:

- 5% of people interviewed in the survey reported having experienced symptoms or feelings associated with major depression. While society generally devotes much less attention to mental disorders. This prevalence estimate is comparable to other major chronic conditions such as diabetes (5%), heart disease (5%) and thyroid conditions (6%).
- While all mental health disorders could not be included, major depression was one of five mental health disorders assessed by the survey. The others were mania disorder, panic disorder, social phobia and agoraphobia, as well as alcohol and illicit drug dependence.
- One out of every 10 Canadians reported symptoms consistent with alcohol or illicit drug dependence, or one of the five mental disorders covered in the survey, at some time during the 12 months prior to the interview.

Despite the distress often associated with the experience of mental illness, only about a third of those who had feelings and symptoms consistent with the surveyed mental disorders or substance dependencies saw or talked to a health professional during the 12 months prior to the survey.

Teenagers and young adults were most likely to report suffering from the surveyed mental disorders and substance dependence problems. They were also the least likely to use any resources for problems concerning their mental health or use of alcohol or illicit drugs.

One out of five individuals with any of the surveyed mental disorders or substance dependencies reported that they needed help for their emotions, mental health or use of alcohol or drugs, but did not receive it during the 12 months prior to the interview. The most common reasons for not receiving help were: they preferred to manage themselves, they did not get around to it, or they were afraid to ask for help/afraid of what others might think.

Although utilization rates for mental health care services were low, high satisfaction levels were reported by those who did consult professionals for problems with emotions, mental health or with the use of alcohol or drugs.

## **2. Program Relevance: *Produce Information Required to meet Emerging Issues and New Challenges***

Even though the Agency continually strives to maintain the relevance of its program mix, the nature of the dynamics of modern-day society is such that constant improvements must be made to address the information needs of emerging issues and serve Canada's need to understand these. A number of program improvements made in direct response to needs for new information are set out below.

### **2.1 The Strength of Canadian Communities**

#### **2.1.1 Justice Statistics**

Hate-motivated crime and the perceived inequality of treatment of diverse groups by the justice system can contribute to the polarization of society. The development of effective policy in response to the social and economic impacts of hate-motivated activity and intolerance requires new information capacities be developed. A pilot hate crime survey was proposed in 2002-2003 in consultation with police services and a report was released on the feasibility of ongoing data collection through adjustments to the existing crime reporting survey. Perceptions of crime and the justice system, and victimization and hate crime questions were included on the Ethnic Diversity Survey (EDS). Analysis of the EDS results will be included in the hate crime pilot study report.

Approval was received for the development of a national database on family law cases in civil courts and on spousal and child support agreements and payment compliance. Data on family court cases and outcomes will improve understanding of court processes and provide information on the extent to which families benefit from support orders and enforcement programs as key measures in the assessment of the Child-Centre Family Law Strategy.

Significant technical and methodological contributions were made to development of the International Violence Against Women Survey. At the request of the United Nations, the Canadian Centre for Justice Statistics also played the lead role in the development of the "Manual for the Development of a System of Criminal Justice Statistics". The manual will help to set a basis for international standards in the definition of concepts and approaches to collection and dissemination of justice data.



National surveys in the courts and corrections sectors have been revised to accommodate new information requirements in support of the *Youth Criminal Justice Act* (in force April 1, 2003) and to integrate youth and adult data collection and processing. Survey integration effort will streamline survey implementation and maintenance, harmonize concepts across sectors, and reduce respondent burden. Establishing a common microdata approach across police, courts and corrections sectors will greatly enhance the potential for analysis of outcomes and recidivism through data linkage.

## **2.1.2 Integration of new immigrants to Canada**

The Longitudinal Survey of Immigrants to Canada is designed to improve our understanding of how immigrants adjust to life in Canada. The survey interviews recent immigrants three times: six months, 24 months and 48 months after their arrival in Canada. This design will allow detailed analysis of the factors influencing how new immigrants adapt to life in Canada during the first few critical years in their new country. Survey results will shed light on the association between the socioeconomic background of immigrants and their success in Canada and will show which services are most effective in helping newcomers settle into Canadian society. The first wave of surveying has been completed with results published in the summer of 2003.

## **2.2 The Canadian Environment**

### **2.2.1 Environmental Accounts and Indicators**

Statistics Canada's environmental accounts and indicators present detailed statistics describing: 1) the size of Canada's natural resources stocks and their contribution to national wealth; 2) the extraction of the same resources and their disposition among businesses, households, governments and the rest of the world; 3) the generation of various wastes (liquid, solid, and gaseous) by industries, households and governments and the management of these wastes; and the expenditures made by businesses, households and governments for the purposes of protecting the environment.

In 2003-2004 a number of the existing accounts were updated. In addition, the following new initiatives were undertaken.

The Program has developed a method to produce annual estimates of the wealth associated with Canada's stocks of natural resources that are as timely as those for the other components of national wealth (e.g., produced capital). Assessments of the quality of the new estimates were conducted during 2003-2004. Subsequently, complete estimates of the values of natural resource stocks were integrated for the first time into the regular estimate of the national wealth in March 2004.

New work was undertaken to develop water asset accounts. These accounts are based on the calculation of water balances, which are needed to estimate regional water use and supply. During 2003-2004, efforts were directed at developing the "surface water balance", an area estimate of fresh water discharge across Canada. This work makes use of the Canadian Digital Drainage Area Framework, produced by Statistics Canada, Environment Canada and Natural Resources Canada. Estimates of the surface water balance are made using a new methodology that will be documented in a research paper being prepared for release in 2004-2005. A first

statistical report from the Water Assets Accounts will also be available in late 2004-2005. This new data will then provide material for additional research. In addition, work at Natural Resources Canada and Statistics Canada on the refinement of evapotranspiration estimates has been progressing. This will lead to an improved measure of Canada's climatic water balance.

A method for estimating flows of scrap metals in Canada has been developed and finalized. This method and the first results will be published in a technical paper in fall 2004. Research into extending the method to other materials such as glass and wood will require additional funding that is not currently in place.

The development of methods for producing provincial accounts of energy use and greenhouse gas emissions was planned for 2003-2004. It proved impossible to develop a reliable method because there were delays in the receipt of source data and resource constraints. However, this work remains a priority.

### **2.2.2 Environmental Surveys**

The Program conducts four biennial surveys of businesses and governments that collect information related to the environment.

The *Environmental Protection Expenditure Survey* collects information on expenditures made by industry in response to environmental legislation or voluntary agreements. Data for 2002 business sector environmental expenditures were collected and are being released in early 2004-2005.

Waste management statistics are gathered by two surveys, one that targets public administrations and the other that covers the private sector. These surveys collect physical statistics on wastes and recycled materials and financial statistics for both sectors. Data for reference year 2002 were collected and are being released in early 2004-2005.

The *Environmental Industry Survey* collects data related to the revenues generated by Canadian firms from the sales of goods and services that have an environmental purpose. Although difficult to measure, statistics on this industry are an important adjunct to environmental protection expenditure statistics in the measurement of total environment protection activities in Canada. Data for reference year 2002 were collected and are being released in early 2004-2005.

In addition, the following new initiatives were undertaken:

- Data were collected on the use, sales and exports of climate change technologies by Canadian businesses through the existing environmental surveys. Data are being released in early 2004-2005.
- Statistics Canada undertook a methodological review of an existing Industrial Water Use Survey that until recently was conducted by Statistics Canada and Environment Canada. Based on this review, Statistics Canada has put forward recommendations to reduce costs and improve the quality of sub-national estimates. However, work required to re-design the survey is awaiting funding.
- Research was conducted on the feasibility of collecting intake water quality data from municipal water treatment plants. Managers of several of the largest drinking water treatment

plants across Canada, as well as experts in the field of water and wastewater treatment were contacted.

## 2.3 The Health of Canadians

Phyllis K. Williams

### 2.3.1 Roadmap Initiative

Statistics Canada in partnership with Health Canada and the Canadian Institute of Health Information (CIHI) have developed an initiative, referred to as the *Health Information Roadmap*, to improve health information in Canada and to improve access to this information. After successfully initiating key health information projects between 1999 and 2003 a second phase of the Roadmap initiative was announced with the February 2003 Budget.

Four major new projects were planned at Statistics Canada. These are:

- (1) the development of a Canadian Health Measures Survey (CHMS) which will include “direct measures” of the Canadian population. The aim of the survey is to address important data gaps and limitations in existing health information through direct physical measures needed to assess conditions including obesity, diabetes, physical fitness, cholesterol, and environmental contaminants like lead. The CHMS will focus on major and timely health issues which include a balance of preventive and disease outcome measures;
- (2) The implementation of a Health Services Access Survey (HSAS) to provide data in two specific areas of the First Minister’s 2000 and 2003 Health Accords: waiting times for key treatment and diagnostic services; and, access to “24-hour-a-day, 7-days-a-week” first contact health services.;
- (3) to assess the feasibility and conduct pilots for the Health Care Outcomes Measurement Project (HCOMP) which will survey Canadians both before and after a surgery in order to measure a range of health and related outcomes, such as health related quality of life, expectation, and the satisfaction of patients who have had selected medical interventions;
- (4) the development of a Canadian Coroners and Medical Examiners (C/ME) Database which will pilot a national database of standardized information on the circumstances surrounding deaths reported to C/MEs in Canada, initially in several jurisdictions. Currently, there is no national system in place to capture C/ME data in a systematic and comprehensive way across all 13 provincial/territorial jurisdictions. The database will assist coroners and medical examiners to collect more consistent and uniform data on C/ME cases to support health surveillance and identify trends in underlying causes of death across jurisdictions. In doing so, it will address the information needs of a range of stakeholders including coroners and medical examiners, national information agencies, and other stakeholders with interests in law enforcement, child protection, mental health, injury prevention, and public health policy.

## 2.4 Aboriginal Communities

### 2.4.1 Aboriginal Data Initiative

Statistics Canada has been asked to develop a “blueprint” for a comprehensive Aboriginal Statistical Program (Aboriginal Data Initiative) that would permit the collection of integrated, ongoing policy relevant information and outcome measures. This two year project has three components: consultation; data development and capacity building.

- **Consultation component:** Wide ranging discussions are ongoing with federal, provincial and territorial governments and with Aboriginal organizations on the requirements of a comprehensive Aboriginal Statistics Program. These discussions include requirements for capacity building as well as data and best approaches to data gathering activities.
- **Data Development:** This component includes the development and testing of the design and methodology for: on-going surveys of the Aboriginal population on and off reserve; measures of First Nations government spending and Aboriginal population estimates.
- **Capacity building component:** Three new courses have been developed to complement other initiatives put in place with the 2001 Aboriginal Peoples Survey. In addition, the Aboriginal statistical outreach program based in Statistics Canada’s Regional Offices has been expanded. The capacity building component is essential to ensure on-going liaison with Aboriginal groups and organizations and to implement and sustain an Aboriginal Statistical Program.

## 2.5 Effective Government

### 2.5.1 The Workplace and Employee Survey

The Workplace and Employee Survey (WES) is Canada’s first large scale survey that includes information on a broad range of workplace, job and individual level characteristics and outcomes. The key is that this is a two part survey, first collecting data on employers, and then a sample of their employees. This breadth, coupled with the linked and longitudinal design of the survey, make it a very powerful resource. The inter-disciplinary nature of the data encourages researchers to examine a number of questions from a variety of different, yet complementary perspectives.

The WES has been useful in furthering research on the federal government’s innovation and skills agenda. WES research has shown that with on-going changes in the economy, in the implementation of advanced technologies and the adoption of alternative work practices, the capacity of workers to learn is critical for both individual and organizational success. A firm’s ability to innovate is the result of a complex interaction between its own internal capacity and external expertise. Of particular importance is the knowledge embodied in the firm’s workforce, and consequently retaining and motivating employees is critical for innovation. Finally, the WES has shed light on why firms adopt new workplace practices and human resource management strategies in an attempt to limit the detrimental effects of employee turnover. Teamwork and flexible job design are important non-pecuniary aspects of jobs, and firms can use these



strategies to organize work in an attempt to make jobs more interesting, to enhance morale, to increase productivity and to improve profitability and ultimately, to reduce turnover.

### **3. Program Relevance: *Changes to statistical programs based on external advice and program reviews***

Statistics Canada relies on numerous consultative processes, feedback mechanisms and data analyses, which all contribute to the continuous review of the Agency's statistical outputs. These feedback mechanisms are listed in Section V, Appendix A in this report.

The following examples provide an indication of changes brought to statistical activities as a result of external advice and program reviews have had on Statistics Canada's programs.

#### **3.1 Justice**

The Canadian Centre of Justice Statistics (CCJS) established an academic advisory committee in 2002 to help identify potential research projects and to advise on the development of justice research files for the Research Data Centres. Placing research files in the RDCs will increase the potential for exploiting these data for policy –relevant analysis in areas such as recidivism and criminal career progression. Statistics Canada approved funding to the CCJS for the development of the research data files beginning in 2003-2004.

#### **3.2 The Farm Financial Survey becomes an Annual Event**

One of the major policy initiatives of Agriculture and Agri-Food Canada is the renewal of the agri-food sector in Canada, as many aging farm operators will leave farming over the next few years. It is important that new farm operators have the skills and knowledge to operate large and efficient farms given the current pattern of increasing farm concentration. Renewal in the sector is also necessary since there are many farming operations that will have to change and adapt if they are to remain competitive in the global market place.

The Farm Financial Survey has become a major source of data on agricultural sector renewal. The survey supports in-depth analysis of financial indicators by farm typologies (which group farms based in part on their life cycle). As the survey is repeated, the data portrayed over time changes. For this reason the survey sponsor – Agriculture and Agri-Food Canada - has initiated an annual Farm Financial Survey beginning this year. Approximately 20,000 farm operators have responded to the survey.

#### **3.3 Environment Accounts and Statistics Division (EASD)**

Over the past year, EASD conducted user consultations for all of its main product lines.

##### ***Environmental Surveys***

- The most important users indicated that the surveys respond well to their needs, therefore no major changes are indicated, with the possible exception of a return to an annual

cycle. Since only a minority of users identified this as important to their needs, making such a change will be carefully considered.

- One shortcoming was the inability to get at the opinion of those with a need for environmental information but who do not, for whatever reason, currently make substantial use of EASD's surveys. Seeking their opinions has been identified as a future goal for the division.

### ***Environmental Accounts and Indicators***

- Users indicated they would welcome an expansion of the accounts and more timely results. It was learned that accounts are used by some for conceptual rather than for empirical research, demonstrating the value of having built the accounts on a strong conceptual foundation.
- Some clients expressed concern over the interpretability of the accounts. While the underlying concepts of the accounts and indicators are complex, this should not detract from their use by users. In future versions, efforts will be made to simplify interpretations of the accounts.
- A significant number of users expected the accounts to answer the question, "are we sustainable or not?" This revealed Canadians' interest in knowing whether current economic activities can be supported in the long-term by their environment. Clearly, users would welcome a more specific focus on sustainability in the interpretation of the accounts. This will be considered in the proposed expansion of the national accounts in order to create a system better suited to addressing this complex issue.

### ***Human Activity and the Environment***

- The results demonstrated a high degree of satisfaction with the release of this publication.
- The education sector is clearly important for the publication and the fact that some respondents sought additional information for students suggests that the book may not be meeting the needs of this sector as well as it could. Simplifying its content, as suggested by the House of Commons Standing Committee, would make it more easily grasped by a general audience and could help widen its audience especially among educators. EASD is conscious that continuous improvement in this publication is the only way to ensure its ongoing relevance. The development of an Internet-based mapping tool for environmental information is one example of this commitment to improve its use for educators.

## **3.4 Distributive Trade Division (DTD)**

As is the practice for all programs at Statistics Canada, Distributive Trades Division (DTD) conducted a formal survey of its users to confirm if needs were being met and to identify areas of possible improvement. The client satisfaction survey evaluated timeliness; level of industrial, geographic and financial detail; analytical material; survey documentation and statistical accuracy.

The participation rate from the user community was very good. Results confirmed that the program was meeting user expectations especially with respect to the sub-annual surveys

conducted by the Division as well as the custom tabulation services provided on a cost-recovery basis.

Nevertheless, respondents to the survey suggested that DTD continue to integrate and increase the coherence of its data holdings across DTD surveys and with data holdings produced by other Statistics Canada divisions. In addition, users pointed out that DTD should continue to strengthen its analytical capabilities, building on recent successes in this area.

As a result of the user survey, DTD will:

- study methods to better harmonize results from its annual and sub-annual surveys, including common sample design and benchmarking estimates;
- increase confrontation of data from other Divisions and
- will increase its output of analytical articles to be released either in Bureau's publications or in other relevant media.

### 3.5 Labour and Household Survey Analysis Division

Program Relevance

A reader survey was conducted last year for *Perspectives on Labour and Income*, the Division's main product. As a result, the Division is adjusting its line-up of articles and looking for more user-friendly methods of providing tables and charts to its subscribers, since many of them reuse them in their own presentations and publications

The Marketing Division conducted an on-line survey of web-site users that led to the setting of priorities for studies to improve various aspects of the website.

The Analysis Steering Committee will commission a study on the usability of the Studies module (and analytical products in general) this year that will likely lead to useful results and changes from them.

### 3.6 Public Institutions Division (PID)

Program Relevance

In response to users' demands for urgently needed information, the Division will participate in a series of initiatives to develop further data now available on Aboriginal peoples by studying the feasibility of extending the current federal, provincial and municipal government finance statistics program to encompass First Nation communities, thereby making relevant a set of data to another group of data users whose information needs would not otherwise be met

In response to a request from Finance Canada to provide some new data series on residential properties, the Division is working on terms of reference for a feasibility study which could lead to a new set of data of use not only to them but also of use to others.

Users' demands for data on individual urban areas, in light of the recent policy interest in the fiscal capacity of cities, has led the Division to develop a plan to create a series of large urban area statistics covering all of the Census Metropolitan Areas (CMAs) and selected Census Areas (CAs) for the smaller provinces and territories.

### 3.7 Small Area and Administrative Data Division

Two client service surveys were conducted in 2002. The first was direct call-backs to previous purchasers of products from the Division; the second was a survey of the Account Executive in the Regional Offices.

These surveys of external clients raised issues which led directly to changes being made in:

- Pricing of products for high-level geography, using a pricing algorithm along the lines of that used by the Census in order to make the data more affordable and, therefore, more accessible to a wider community of users
- Formatting data files to introduce a new version of SQL which allows the Division to export files in a database format (very helpful for large files and sophisticated data manipulation), an Excel format that mirrors the printed layout, and HTML and PDF tables
- Getting more data onto the Internet, with several tables on CANSIM, so they can be accessed and purchased by outside clients, and also adding all the Division's sample tables to the Small Area and Administrative Data Division (SAADD) Intranet to give Regional Offices direct access to free data
- Improving documentation, with more detailed historical information, and a more comprehensive glossary in the user's guide, as well as improving the Integrated Meta Data Base (IMDB) records

### 3.8 Advisory Committee on Price Measurement

The Advisory Committee recommended Statistics Canada publish a special aggregate of the Consumer Price Index (CPI), based on the Bank of Canada's definition of the core CPI. As a result, Statistics Canada implemented in 2001 a version of this, publishing the CPI, excluding the eight most volatile items as defined by the Bank of Canada.

The Committee reviewed the econometric modeling approach used by Statistics Canada for its estimates of price change for computers for purposes of the CPI and Producer Price Index. As a result, the Agency implemented its recommendations for more frequent updating of the econometric model.

It also implemented in 2003 its recommendation to treat patented drugs and their generic equivalents as comparable for pricing purposes in the CPI under certain circumstances, and its recommended changes for treating irregular rebates in the CPI.

The treatment of owner-occupied housing in the Consumer Price Index (CPI) is a particularly controversial and problematic issue. The Committee advised Statistics Canada to publish data based on the various alternatives as a supplement to the official CPI series. As a result, the Agency is doing this on an occasional basis and is also engaged in making the production of these alternative data series available as part of the regular CPI production schedule.

### 3.9 Advisory Committee on Agriculture Statistics

Advisory Committees often grapple with difficult trade-offs as they provide much-valued advice to the statistical practitioners. The Advisory Committee on Agriculture Statistics was asked to review a proposal to raise the threshold for all agriculture surveys to operations worth \$30,000 or



more. This would have reduced response burden and promoted greater consistency with other Statistics Canada surveys. The advisors noted that, while these industries not critical from a National Accounts perspective, they were very important in terms of understanding the agriculture, and rural, economy and activities. As a result, Statistics Canada accepted the advice and maintained the threshold at the lower level. Other actions were put into place to mitigate the response burden.

### **3.10 Advisory Committee on Cultural Statistics**

The National Advisory Committee on Culture Statistics plays a vital role in providing advice to the Culture Statistics Program (CSP) on a variety of issues on methodology, content, and program design, including the:

- current CSP's strategic streamlining initiative to integrate most of its surveys with those of the Services Industries Division
- development of a Canadian Framework for Culture Statistics
- development of specific new areas of surveys and analysis

More specific examples of their advice are:

- CSP's long-term research agenda
- development of a new areas of analysis (CMAs)
- proposal for a new survey on leisure activity and motivation
- improvements to CSP's dissemination activities

### **3.11 Advisory Committee on International Trade**

Canada's international financial assets and liabilities have generally been valued at book value. During meetings of the Advisory Committee, Statistics Canada was encouraged to develop estimates based also on market value. As a result, the Agency has released market value estimates for international portfolio assets and liabilities in June 2004.

### **3.12 Advisory Committee on Science and Technology Statistics**

In reviewing the work on measurement of innovation in industry, the Committee recommended that the survey analysis be augmented by information from case studies gathered through interviews. As a result, and in collaboration with the National Research Council, Statistics Canada conducted a number of case studies as part of a study on the characteristics of firms which grow from small to medium size.

Research workshops are conducted in order to share knowledge of statistical measurement, analysis, and the role of findings in evidence-based policy development, as well as to set future agendas for measurement and analysis. The Committee recommended that the workshops be conducted outside Ottawa to provide easier access for research workers. As a result, Statistics Canada is planning to hold a workshop in 2004 at the University of Windsor.

## ACCURACY OF INFORMATION

A second focus of Statistics Canada, in ensuring that its activities and products fulfill the needs of its constituents, is on information accuracy.

The accuracy of statistical information is the degree to which that information correctly describes the phenomena it was designed to measure. It is usually characterized in terms of statistical estimate errors and is traditionally broken down into bias (systematic error) and variance (random error) components. It may also be described in terms of the major sources of error that potentially cause inaccuracy - coverage, sampling, non-response and response:

- Coverage errors occur when there are discrepancies between the list of units—people, households, institutions or businesses—on which a survey is based and the population that the survey is intended to cover. As a consequence, these discrepancies may be reflected (for example, by under representation of missing units) in the survey results.
- Sampling errors occur when the survey includes only a sample of units. Estimates based on a sample will typically differ from results based on a complete census.
- Non-response errors occur because data cannot always be obtained from all units in the sample. Statistical adjustments can be made to compensate for non-response, but there cannot be complete assurance that the survey results appropriately reflect the characteristics of non-respondents.
- Response errors occur if, for and of a variety of reasons, incorrect responses are obtained. Some response errors are detected and compensated for, but others may remain undetected.

Statistics Canada uses a wide range of statistical methodologies and quality assurance practices to manage and control errors. For the more critical statistical information—such as the population counts from the Census of Population, employment and unemployment measures, the Consumer Price Index and measures of economic production—more resources are applied to assure a high degree of accuracy. In addition, all hard copy and electronic data releases undergo ‘institutional’ quality verification within the Agency to ensure that data users obtain sound products. There are, however, limits to the degree of accuracy that can be achieved at a realistic cost. All statistical data, regardless of the source, are subject to some degree of error.

Statistics Canada’s Policy on Informing Users of Data Quality and Methodology<sup>1</sup> requires each data release to be accompanied by, or make reference to, descriptions of methodology, and wherever they apply, by:

- indicators of coverage accuracy
- estimates of sampling error
- response rates (or the converse—non-response rates); and
- indicators of what the relative size of revisions might be.

An array of additional measures may be provided, depending on the size of the program and the importance of the estimates.

---

<sup>1</sup> See the 1997-98 *Departmental Performance Report* for more information.

## **1. Accuracy: Survey Coverage**

Every survey has a target population it is intended to cover. Its survey frame - the list of units of this target population - is used to identify and select the sample for the survey. Coverage errors (omissions, erroneous inclusions, duplications and misclassifications of units) in the survey frame may cause a bias in the estimates produced from the survey. Therefore, the accuracy of survey frames is crucial to the accuracy of survey results. The following paragraphs review the coverage of major frames used for business surveys, household surveys, and programs using administrative data sources.

### **1.1 Business Surveys**

The Business Register (BR) is used as the frame for the majority of Statistics Canada's business surveys. The BR is intended to cover all significantly active businesses in Canada. Administrative data from the Canada Revenue Agency (CRA) are used to maintain the BR as a current list of businesses in Canada. Since 1997, the coverage of the BR has been extended with the use of Goods and Services Tax (GST) data together with information on federal corporation tax filers as collected by CRA. Periodically, studies are conducted on the BR to measure the quality of the coverage and the quality of the information residing on the BR (e.g., industrial and geographical classifications). The coverage of the BR is currently estimated to be over 93% of those businesses meeting at least one of the following three criteria:

- having a work force for which the business submits payroll remittances to CRA;
- being an unincorporated business with a minimum of \$30,000 in estimated sales revenue; or
- being incorporated under a federal or provincial act and being an active federal corporation tax filer.

### **1.2 Household Surveys**

The Labour Force Survey (LFS) and many other household surveys make use of a common area frame that covers all of the geography of Canada's provinces and territories, with some exceptions<sup>2</sup>. Geographic areas are randomly selected from this frame.

Within these selected areas, households are chosen randomly from lists of dwellings compiled for these areas. Coverage problems can arise if some dwellings are missed in these lists, or if households in selected dwellings fail to report some of their members. The coverage of the survey is monitored, in part, by comparing the estimate of total population obtained directly from the survey sample to official population estimates. To minimize the effects of coverage errors, the survey estimates are statistically adjusted so that the published survey results cover the total population. In the case of the LFS, direct coverage has remained constant, at close to 90% over the past four years.

Some household surveys make use of a telephone frame. This is cost-effective for the vast majority of Canadian households but omits those not accessible by telephone. Telephone

---

<sup>2</sup> Indian reserves, members of the armed forces and inmates of institutions are excluded from the Labour Force Survey.

coverage is monitored, and for some surveys, an area frame is used in combination with a telephone frame to improve coverage.

The use of a list of dwellings (in the form of an address register) to ensure accurate coverage has been under development at Statistics Canada for a number of years. The use of the Address Register will be introduced for the Labour Force Survey, for some geographic areas, as a result of the current regular review and implementation of methodological improvements for this major survey. The Address Register is expected also to serve as a significant methodological tool to ensure coverage quality and efficiency for the 2006 Census of Population.

For surveys aimed at particular subsets of the population (for example, persons within certain age groups), an existing list frame of persons (or households) may be used. Such a list could have been derived from an administrative data source (see below) or, as in the case of post-censal surveys, from the Census of Population.

### 1.3 Administrative Data Sources

Accuracy

Statistics Canada uses administrative data sources (such as tax files or import documents) as the source of statistical information for some programs. As such, the coverage accuracy is, to a large degree, already built into the data source. For administrative data sources that are designed for regulatory purposes, coverage can be expected to be complete for that target population, to the degree that the source agency has effective control of data reporting through mechanisms such as licensing or enforcement. Statistics Canada has to assess the relevance, as well as the coverage, of that target population in terms of the statistical needs to be satisfied. The Agency may undertake reconciliation or adjustment processes based on additional or corroborating sources of information to better align administrative coverage with statistical needs. Because of their completeness and accuracy, statistics derived from administrative sources are also used in some situations to enhance the coverage and accuracy of statistics derived from surveys.

## 2. Accuracy: Sampling Error

Most surveys are aimed at a sample of the target population. Sampling is an important means of achieving a more effective allocation of resources, ensuring appropriate relevance across programs, yielding more timely results, and in other ways improving data accuracy. Because of sampling, the Agency is able to do more with less.

Estimates based on a sample can be expected to vary from sample to sample, and to differ from those that would result from a complete census. The expected size of these variations and differences depends on the sample design, among other factors. Greater reliability is achieved by optimizing these sample designs.

The reliability of each estimate can be approximated from the sample data. The measure of reliability that is most frequently provided to users is the 'coefficient of variation' (CV). A low CV means a high degree of statistical confidence in the reliability of the associated estimate. Conversely, a higher CV would mean a lower degree of statistical confidence in the reliability.



The coefficients of variation for the primary estimates or results from the Agency's mission critical surveys are presented in Table 1.

**Table 1: Coefficients of Variation for Mission Critical Surveys**

Mission critical survey <sup>1</sup>	Topic	Coefficient of variation			
		2000-01	2001-02	2002-03	2003-04
		%			
Labour Force Survey					
Employment	Total employment	0.3	0.3	0.3	0.2
Unemployment	Total unemployment	2.0	1.8	1.8	1.9
Monthly Survey of Manufacturing	Total shipments	0.6	0.6	0.5	0.6
Monthly Wholesale Trade	Total wholesale sales	1.1	1.1	1.1	1.1
Monthly Retail Trade	Total retail sales	1.2	1.2	1.2	1.3
Survey of Employment, Payrolls and Hours	Employees	0.1	0.1	0.1	0.1
Quarterly Financial Survey	Total operating revenue	0.6	0.7	0.8	0.7

Note:

<sup>1</sup> This table omits those mission critical surveys that do not use random sampling in producing their estimates (Consumer Price Index, International Trade and the Industrial Price Index).

The coefficients of variation presented in Table 1 are all very low and thus the estimates are considered very reliable. This speaks to the importance of these programs. More disaggregated results from these programs would tend to have higher CVs since, typically, as the size of the sub-group of interest decreases, the CVs of the related estimates rise.

### **3. Accuracy: Response Rates**

The accuracy of the data disseminated by Statistics Canada is directly related to the accuracy of the data provided by the respondents to the Agency's surveys and censuses. It follows that an important indication of accuracy is the percentage of respondents asked to provide data who actually do so. It can be expected that the higher this response rate, the greater will be the accuracy of the survey results. Overall response rates (expressed as a percentage) for the Agency's mission critical surveys are presented in Table 2 below.

**Table 2: Response Rates for Mission Critical Surveys**

Mission critical survey <sup>1</sup>	Response rate			
	2000-01	2001-02	2002-03	2003-04
			%	
Labour Force Survey <sup>2</sup>	92	94	94	93
Monthly Survey of Manufacturing <sup>3</sup>	96	98	97	93
Monthly Wholesale Trade Survey	91	93	93	92
Monthly Retail Trade Survey	95	95	95	93
Survey of Employment, Payrolls and Hours	83	84	87	89
Quarterly Financial Survey <sup>4</sup>	91	88	82	72
Industrial Product Price Indexes	90	94	94	94

Notes:

1 This table omits the Consumer Price Index, International Trade and Monthly/Quarterly Gross Domestic Product surveys, which do not collect data directly from respondents.

2 The lower response rate in 2000-01 was due in large part to the introduction of centralized computer assisted telephone interviewing (CATI). As interviewers became more comfortable with the changes in 2001-02, response rates returned to their normal levels.

3 The lower response rate in 2003-04 was due to both the electricity shut-down in Ontario as well as the interviewers' strike.

4 In 2003-04, 72% represents response rates for the first quarter. QFS response rates are subject to revision to reflect subsequent data collection and corrections.

It is generally accepted that for most surveys, a 100% response rate is not a practical possibility. The Agency ensures that reasonable efforts are made to achieve an acceptable response rate (as well as to obtain accurate responses) while producing timely data without undue burden on respondents. Among a variety of methods, this is usually achieved by:

- having good questionnaire design
- using tested and proven procedures and operations
- providing respondents with information on the purposes of the data collection
- following up with non-respondents (for economic and business programs, the main focus of follow-up being the major contributors to the estimates)
- making suitable statistical adjustments to the data when complete response is not achieved.

Clearly, obtaining complete and accurate response requires the co-operation and support of respondents. The Agency's Respondent Relations Program was implemented to manage its relationship with these key participants. The Agency has developed guidelines for business and household surveys, and is compiling a compendium of best practices to help survey managers communicate more effectively with respondents.

Communications staff, in headquarters and the regional offices, prepare communications materials, emphasizing how to access and use survey data, for interested respondents, as well as for elected representatives and local officials. They also prepare and deliver interviewer training on how to handle non-response, especially by providing respondents with clear and compelling reasons for participating in a survey. A module on the Agency's website at [www.statcan.ca](http://www.statcan.ca), *Information for Survey Participants*, includes information on household and business surveys, as well as information for respondents on their rights.

#### **4. Accuracy: Statistical Revision Patterns**

Economic and socio-economic time series are statistical records of the evolution of economic processes through time, generally compiled for consecutive periods such as months, quarters or years. Time series contribute greatly to understanding both the trends and underlying causes of social and economic phenomena. While revisions to statistical estimates are often necessary, they impact directly on users of statistical information by altering the users' understanding of these phenomena and, in turn, affecting their decision making.

Statistics Canada takes care to minimize revisions to statistical estimates by:

- facilitating reporting,
- ensuring that questionnaires are easily understood,
- making use of new technology to better accommodate respondents' ability to report, and
- conducting internal reviews to ensure that collection and data-processing procedures yield effective results.

An incomplete processing cycle is the principal reason for revisions. Other planned activities - changes to classification systems or modifications to baskets of goods and services on which indices are based - also result in revisions. Revisions to Statistics Canada's series are made with a view to balancing the competing demands of accuracy and timeliness.

Table 3 indicates the average size and range of revisions of some of the mission critical programs. Average size of revision is defined as the absolute revision averaged over the last year of releases, expressed as a percentage. For a monthly survey, the average is over the 12 reference months of a calendar year. The last revised estimates before annual revisions are used in calculating revision sizes. For a quarterly survey, the average is over the four reference quarters of a calendar year. The average sizes are shown for years 2002 and 2003.

The range of revision shows the pair (the smallest revision to the largest revision) over the same reference periods. The range of revision is shown for year 2003.

**Table 3: Revisions of Mission Critical Surveys in 2002 and 2003**

Mission critical survey <sup>1</sup>	Topic	Frequency	Average size of revision		Range of revision 2003
			2002	2003	
					%
Monthly Survey of Manufacturing International Trade	Shipments	Monthly	0.30	0.38	-1.40 to 0.54
	Total exports	Monthly	0.44	0.43	-0.61 to 0.87
	Total imports	Monthly	0.24	0.30	-0.95 to 0.50
Monthly Wholesale Trade	Total wholesale sales	Monthly	0.34	0.39	-0.89 to 0.74
Monthly Retail Trade	Total retail sales	Monthly	0.12	0.17	-0.35 to 0.37
Gross Domestic Product, Monthly	GDP	Monthly	0.09	0.10	-0.33 to 0.23
Gross Domestic Product, Quarterly	GDP	Quarterly	0.08	0.08	-0.16 to 0.01
Survey of Employment, Payrolls and Hours	Employment	Monthly	0.01	0.01	-0.19 to 0.21
Quarterly Financial Survey	Operating revenue	Quarterly	0.20	0.23	-0.12 to 0.41
Industrial Product Price Indexes	Price index	Monthly	0.18	0.21	-0.37 to 0.46

Note:

1 This table omits those mission critical surveys that do not regularly revise estimates (Labour Force Survey and Consumer Price Index).

## Initiatives to Improve Accuracy

### 4.1 Economic Opportunities and Innovation in Canada

#### 4.1.1 Customs Blueprint

Canada Customs and Revenue Agency (currently Canada Revenue Agency and Canada Border Services Agency) officially launched the Customs Self-Assessment Program in early December 2001. Over the next few years, the majority of the larger Canadian enterprises will be reporting their trade statistics using the information that resides in their own business accounting systems. In order to maintain its integrity the International Trade Program at Statistics Canada needed to be adjusted. This entailed alterations to reporting procedures, concepts and quality assurance methodologies. The modifications to the systems and procedures will encompass all aspects of the treatment of the import trade statistics, resulting in the ability to more thoroughly analyze the data, and become more efficient in identifying and either correcting or verifying anomalies. The new system, will thus improve the coverage and quality of trade data.

The Customs Blueprint project has been completed as of the new fiscal year with the full implementation of the new systems and process on May 14, 2004.



## 4.1.2 Economic Outcomes of Recent Immigrants

Concern regarding the economic outcomes of recent immigrants has risen as a result of the recent high levels of immigration by historical standards, the increased policy interest in immigration and issues of potential future labour shortages. Numerous studies were conducted in Statistics Canada on this issue, both to determine trends in economic outcomes among immigrants, and to better understand why these trends are occurring. This body of work documented the substantial decline in earnings among recent immigrants during the 1980s and 1990s, and the rise in their low-income rate, even though the low-income rate among Canadian born declined over the same period. This deterioration occurred in spite of the fact that the educational attainment of immigrants rose dramatically over the period. The work undertaken to determine the reason these trends occurred, has focused on issues such as the changing characteristics of immigrants (language, source region, educational attainment), and the fact that more experienced immigrants are not now given credit for their foreign work experience in the labour market, unlike earlier years. Changes in returns to education among immigrants had little to do with the deteriorating outcomes. This work also uncovered the increased use of self-employment among immigrants, the decline in the quality of the jobs they locate in spite of rising educational attainments, and the fact that this decline is observed in all major urban centres. Numerous other related issues were addressed.

This work was heavily used by the research and policy community at Citizenship and Immigration Canada, HRDC, Metropolis and other agencies concerned with immigration issues.

## 4.1.3 Measuring Social Capital

The concept of “social capital” has attracted the interest of researchers and policy-makers wanting to develop a better understanding of how social networks and norms of trust and reciprocity may contribute positively to individual and social outcomes. Statistics Canada has participated in several initiatives related to measuring social capital

The 2003 General Social Survey on Social Engagement was developed in response to needs for information related to “social capital”. The content of this survey covered the three broad dimensions of social capital – activities, social contacts and perceptions of sense of belonging and trust. Data collection continued from February to December 2003.

Statistics Canada participated in two Policy Research Initiative conferences related to social capital in 2003-04. In June 2003, the PRI organized a Measuring Social Capital Workshop where conceptual frameworks, measurement issues and policy implications of social capital were discussed by experts from federal government departments and academia. In November 2003, Statistics Canada made a presentation at an OECD - PRI Conference on Social Capital in Montreal. This presentation provided an overview of the structure and content of the 2003 GSS on Social Engagement.

#### **4.1.4. Canadian Community Health Survey, Cycle 2.2 Nutrition**

Given the substantial public and health policy interest in the prevalence of obesity, direct measures of respondents' heights and weights, using scales and tape measures, were included in the CCHS cycle carried out in Calendar 2004, which is focused on nutrition. There is considerable evidence that when people self-report their height and weight, they tend to skew their answers toward what is considered socially desirable. As a result, estimates of the prevalence of obesity may be biased downward. This extra data collection is intended to improve the accuracy of this key health measure.

#### **4.1.5 International Merchandise Trade Data Reconciliation**

A first study of Canada/China trade for the data years 1998 – 2001 was published in December 2002 with further meetings and activities undertaken in 2003. During that time, a second reconciliation study (for data years 2002-2003) was begun with the People's Republic of China that included further study on the effects of Canada/China trade flowing through Hong Kong. In addition, a first-time study with the Republic of Korea (for data year 2002) was begun.

Results of the reconciliation studies currently underway with China and Korea are to be published during 2004. As funding is no longer available for further reconciliation work, (with the exception of unspecified work with Mexico), no further reconciliations are planned.

## TIMELINESS OF INFORMATION

The timeliness of statistical information refers to the delay between the end of the reference period to which the information pertains and the date on which the information becomes available. It is typically involved in a trade off against accuracy.

Timeliness is clearly visible to users and easy to track. The choice of a timeliness target is closely related to relevance since information may not be useful if it is not available on time. Given timeliness targets, two performance measures are useful. The first is the existence of pre-announced release dates—and adherence to these dates—for regular series. The second is improvements in the timeliness achieved on the basis of how long it takes to release the information. However, this measure has to be considered in conjunction with other factors since improvements that are achieved at the expense of accuracy, or at undue cost, may not represent an overall improvement in performance.

Clients have consistently preferred to maintain existing timeliness, if improved timeliness implies larger subsequent statistical revisions or a reduced level of statistical detail. Furthermore, users place great emphasis on the predictability of release dates.

There have been some noteworthy improvements in the timeliness of the release of Agency data in 2003–2004.

### 1.1 Canada and the World

#### 1.1.1 More timely annual business statistics

The Unified Enterprise Survey Program provides detailed annual financial and other data (such as commodities) for approximately two-thirds of the Canadian economy, including the retail and wholesale trade and manufacturing sectors, and a large number of service industries. These surveys provide the information that forms the basis of Statistics Canada's input-output tables, which in turn provide the structural foundation for the national accounts. Until recently, the statistics for these complex and highly detailed business surveys were released to the public up to two years after the reference year to which they pertained. Timeliness has been significantly improved in the last year, with virtually all major annual surveys releasing data within sixteen months after the reference period. This is eight or more months earlier than previously for many of the surveys involved.

***Timeliness: Measures of elapsed time between reference period and release dates***

The elapsed time between reference period and release dates for mission critical surveys is a timeliness measure that serves to test the relevance of the statistics in terms of the 'freshness' of the information released. Table 4 highlights the timeliness of a selection of major releases.

**Table 4: Elapsed Time between Reference Period and Release Dates of Mission Critical Surveys**

<b>Mission critical survey</b>	<b>Frequency</b>	<b>Timeliness target<sup>1</sup></b>
Labour Force Survey	Monthly	20 days
Consumer Price Index	Monthly	21 days
Monthly Survey of Manufacturing	Monthly	45 days
International Trade	Monthly	43 days
Monthly Wholesale/Retail Trade	Monthly	52 days
Gross Domestic Product		
Monthly	Monthly	60 days
Quarterly	Quarterly	60 days
Survey of Employment, Payrolls and Hours (Income Component)	Monthly	58 days
Quarterly Financial Survey	Quarterly	61 days
Industrial Product Price Indexes	Monthly	30 days

Note:

- 1 Timeliness targets are in calendar days. They are an indication of the planned elapsed time between the last day of the reference period to which the results refer and the day on which the data are released to the public. Timeliness targets may vary, for example, depending on the number of business days in a given month.

In total, 29 of the 30 major economic indicators for which there was a pre-established date were released as scheduled in 2003-2004. The only exception was the release of Industrial Product and Raw Materials Price Indexes, which was delayed because of the power outage from August 14 to August 31, 2003. During the year, the Agency published 291 major releases, including economic and social surveys, and 938 other releases for which there was no pre-established release date. The section on *Other Information* at the end of this report provides a more complete listing of major releases with pre-established release dates.

The timeliness of survey release is generally quite stable and changes occur over a long period of time. Change is often brought about when surveys undergo major redesigns.

In addition to the mission critical surveys noted above, releases for Statistics Canada's Unified Enterprise series of annual business surveys have been appreciably accelerated over the last two years. Of the forty annual business surveys conducted for reference year 2000, only two (5%) were released within 17 months of reference period with many taking almost two years. By reference year 2002, forty of the forty-one (98%) surveys released were within this 17-month timeframe, most within the targeted 15-months. Plans call for continued efforts to reduce the release time of all annual business surveys to within twelve to fifteen months of the reference year.



## ACCESSIBILITY OF INFORMATION

As the national statistical agency, Statistics Canada serves a broad range of users —businesses, labour unions, academic institutions, the media, the general public and all levels of government. The Agency's overall objective is to make its statistical information widely available in a way that keeps the Canadian public well informed about the social, economic and general conditions in which they live. Most information users fall into two broad categories: by far the largest number acquire their statistical information through the media or are general users of our website. For these users, the Agency strives to offer free, user-friendly information. The other category of users consists of either businesses or government that require large-volume, specialized information. The Agency charges them on a cost recoverable basis for this service.

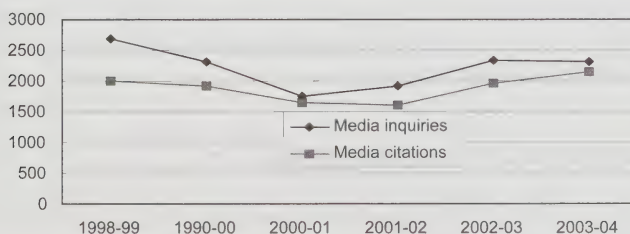
The accessibility of statistical information refers to the ease with which it can be obtained. This includes the ease with which the existence of information can be ascertained, as well as the suitability of the form or medium through which the information can be accessed. The cost of the information may also be an aspect of accessibility for some users. The delivery of statistical results to the end user is the final and most vital stage of the statistical process. Statistics Canada's information can be accessed on [www.statcan.ca](http://www.statcan.ca), in print, on CD-ROM, or in person. As well, a number of distributors make Statistics Canada information available by itself or in combination with other products.

The performance information that follows highlights the Agency's achievements in improving the availability and delivery of its information in 2003–04.

### 1. Accessibility: The Media

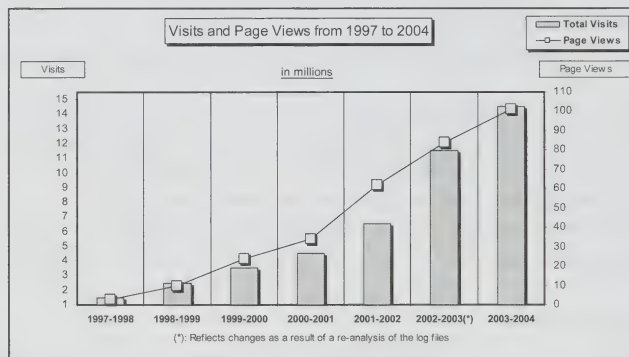
Most Canadians learn about Statistics Canada's products and data releases through coverage of releases in the news media. The Agency's media monitoring program tracks coverage in 42 main newspapers as well as three national radio and television networks, and also tracks journalist inquiries through the media hotline service. In 2003–2004, media citations averaged 2,152 per month and media inquiries totalled 2,308, evidence that the Agency's releases continue to enjoy broad coverage in the media. The high level in media citations in 1998–99 and 2003–04 is due mainly to the 1996 and 2001 Census releases.

**Media inquiries and citations**



## 2. Accessibility: The Internet

Statistics Canada's marketing and dissemination effort centres on making its information more accessible to its various users. An increasingly large proportion of the Agency's clients have access to the World Wide Web. Therefore, Statistics Canada's website (<http://www.statcan.ca:8082/english/about/webeval.htm>) has become the Agency's primary release mechanism and data dissemination mechanism.



Since the launch of the website in 1995, visits to it have increased steadily, exceeding 13.5 million visits in 2003–2004. As illustrated in the accompanying chart the number of total annual pages viewed has increased by 63% over the past two years, increasing from 62 million in 2001–2002 to more than 100 million in 2003–2004. During the same period, the average number of visits per day almost doubled (23,526 in March 2002 to 50,221 in March 2004).

Statistics Canada conducts regular website research, including analysis of traffic and information used, usability testing of new features and an annual study to obtain feedback from end-users through the use of online surveys. Over the four year period (1999–2000 to 2003–2004), the number of respondents who reported being either satisfied or very satisfied with their overall experience with the site increased slightly from 71% to 73%. Students continue to be the most frequent users of the site, with college and university students accounting for 43% of site visits.

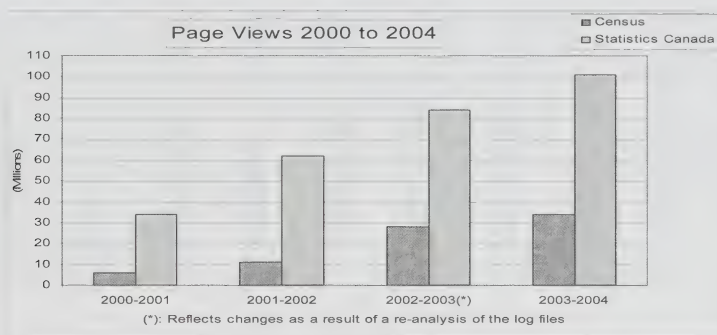
Currently, almost all of Statistics Canada's publications are available on the Agency's website. Many of them, particularly those that include statistical tables, are generated automatically from data stored in Statistics Canada's corporate data warehouse, CANSIM (Canadian Socio-Economic Information Management System).

### Key activities in the past year include the following:

The CANSIM database continues to increase in scope and grew from 17 million to 18 million time series between 2002–03 and 2003–04.

## 2.1 The 2001 Census of Population and the Internet

Statistics Canada concluded the official release of the 2001 Census of Population data on May 13, 2003. This final official day of release on income of individuals, families and households and religions in Canada represented the last of eight major topic-based disseminations scheduled throughout 2002 and 2003. Through the Statistics Canada website, each major release was accompanied by data highlights and an analysis of key trends which served to inform Canadians of emerging socio-economic trends.



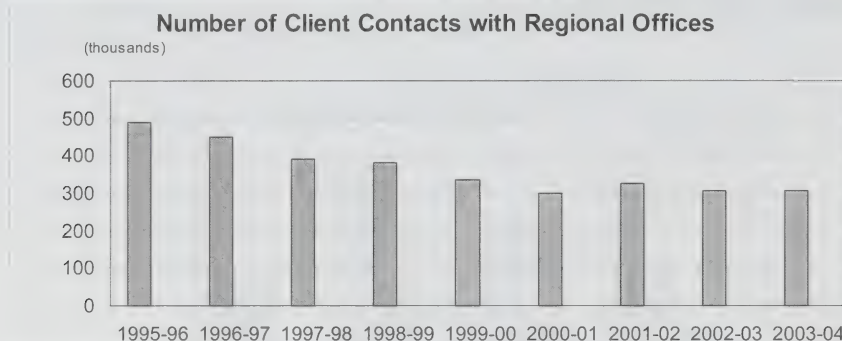
In preparation for the 2006 Census, Statistics Canada continued its practice of consulting with data users and other interested parties to obtain their input for planning the census dissemination program in order to ensure that products and services meet users' needs and that the Agency provides appropriate accessibility to census data. Participants include representatives from public libraries, academia, municipalities, provincial and federal government departments, private sector and licensed distributors of Statistics Canada data.

As planned, the Internet became the dominant method for 2001 Census product delivery and promoting awareness of census data availability. The internet also allowed more data and products to be disseminated earlier than in previous censuses. Dissemination through the Internet has improved users' accessibility to data, assisted in incorporating updates to data and reference products, while keeping delivery and data retrieval capabilities simple. For the 2006 Census, Statistics Canada will obtain data users' feedback on census products and services, in accessibility of census data, enhancements to the search mechanisms, the output formats, and communication of updates and revisions.

The 2001 Census products available on the Internet site include free reference maps, reference products, analytical work and over 250 topic-based tabulations. In comparison to the 1996 Census, the 2001 Census disseminated approximately 225% more data tabulations via its Website. In addition to the planned 2001 Census products and services line, many specialty Internet Products, such as Highlight Tables, the Aboriginal Population Profile, an expanded Community Profile, Provincial and Territorial Profiles, and Federal Electoral District Profiles were also made available through the Statistics Canada's Internet site. On average, the 1996 Census related content accounted for 20% of the total page views of the Agency's Web site compared to 30 % with the release of 2001 Census.

### 3. Accessibility: Client Contacts with Regional Offices

Statistics Canada provides information without charge for requests that are of a routine nature. Callers are provided with data as well as guidance on how to access and use statistical information. For more complex inquiries, regional offices provide cost-recovered consultative services to clients. Demand for these customized services continues to grow.



Visitors to the Agency's reference centres are provided free access to Statistics Canada publications. A toll-free inquiry service and electronic messaging services respond to frequently asked questions to ensure that all non-visitors have equal access, even Canadians who do not have a regional office nearby.

In 2003-04, Advisory Services received about 306,000 enquiries. The changing mix of enquiries reflects an increased use of the Internet both as a communication tool and as a means by which information needs are met. As the volume and complexity of data available through the Statistics Canada website continue to grow, so do the volume and complexity of related public enquiries serviced by Advisory Services. Increasingly, contacts with enquiries officers for research come via e-mail, not only through the toll free telephone and FAX lines. In 2003-04 over 90,000 e-mails were dealt with by this service. Additional aid is provided through a help line, which supports users of Statistics Canada's electronic products.

Advisory Services reorganized its offices across Canada provide a variety of custom services for users with special information needs. An Ottawa based National Contact Centre has consolidated telephone and e-mail enquiries and help-line services to provide a more comprehensive service coast-to-coast.



#### 4. Accessibility: Products and Services

Statistics Canada provides free ‘public good’ information of broad interest through a variety of channels. Over time, efficiencies and new technologies in dissemination programs and leveraging our infrastructure to satisfy the demand for paid products and services, have permitted us to make more free information available. The following are the major products and services that provide free access to Statistics Canada’s information holdings:

- **The Daily:** Statistics Canada’s official release publication provides the news media—and over 9,000 electronic subscribers (organizations and the general public)—with summaries of newly released statistics. Recently subscribers have been able to subscribe to only those topics of interest to them, e.g. health, justice etc.
- **Advisory Services:** Newly reorganized Advisory Services offices across Canada provide a variety of custom services for users with special information needs. A new Ottawa based National Call Centre has consolidated telephone inquiries services to provide a more comprehensive service coast-to-coast.
- **Publications in libraries:** Statistics Canada participates fully in the Depository Service Program (DSP). All publications produced by Statistics Canada can be accessed in libraries across Canada, either in paper form or via the Internet. Internet access has permitted a wider availability and greater use of the Agency’s published output in libraries.
- **Internet:** As Statistics Canada’s principal channel for serving information users, the website enables the Agency to serve more Canadians than ever before. The average number of daily visits to our website was more than 45,000 and over 13 million visits are expected this year. The site has been improved based on research on various user communities and their satisfaction with the site’s content and functionality.
  - The **Canadian Statistics** module is a set of 473 tables organized by subject to provide a summary statistical portrait of Canada. The tables have been designed for on-screen viewing and are dynamically updated each day at 8:30 a.m. from CANSIM when new information is released in *The Daily*. Most site visitors find the information they sought in *Canadian Statistics*.
  - The introduction of the **Canada E-Book**, derived from the 2001 *Year Book*, has significantly enhanced the public good information that the Agency offers on its website by providing contextual analysis to complement the tabular presentation of data in *Canadian Statistics*.
  - The **Community Profiles** module contains Census and health information on all Canadian communities (cities, towns, villages, Indian reserves and settlements), metropolitan areas and health regions. The profiles have been expanded by almost 50% for the 2001 Census cycle and a mapping feature is also provided.
  - The **Learning Resources** module provides a wide range of information and tools to support classroom activities and student research assignments in high schools. In addition to statistical data, the module provides lesson plans and teaching kits that complement our Education Outreach Program.
  - The **Data Liberation Initiative** provides copies of all electronic data files to teaching institutions and data libraries, where they may be used without charge for teaching and research purposes.

- In partnership with the Canadian Institute for Health Information a detailed set of health indicators, including those developed pursuant to the First Ministers' Health Accords of 2000 and 2003.

## **New information products and services in 2003-04 include:**

### **4.1 Civics and Society: Emerging Issues**

This multi-media resource invites young people to take a look at topical issues facing Canadians today. These issues relate to declining birth rate and increasing immigration, income levels and a "just society," raising and educating children effectively, and adopting a lifestyle for good health and longevity.

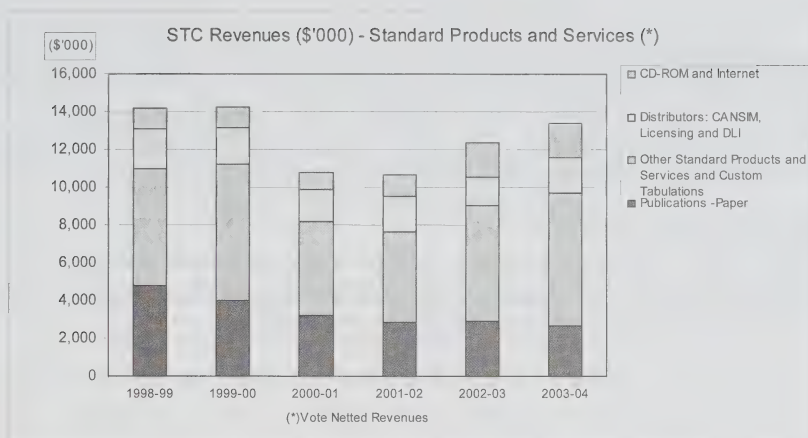
The creation of "Civics and Society: Emerging Issues" was inspired by a presentation on current social trends made in 2002 by Dr. Ivan Fellegi, Chief Statistician of Canada. It features 17 topics, each presented as a succinct picture: a chart with discussion points, accompanied by links to supporting resources for further exploration. Selected video clips of Dr. Fellegi's presentation are also included.

### **4.2 Electronic notification for online product subscribers**

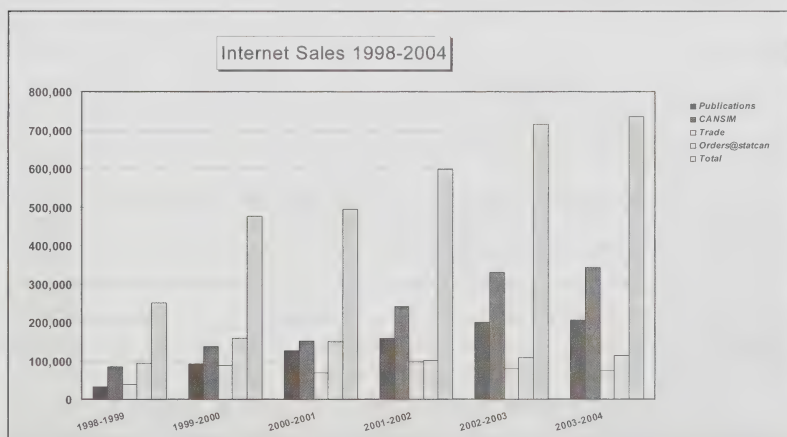
Most users of detailed and large-volume information need it for their businesses, whether in government or in the private sector. Statistics Canada charges prices that cover the cost associated with meeting special needs. The cost recovery activities require good technical and service infrastructures that can be leveraged for free 'public good,' dissemination activities. This has fostered a steady increase in the number of products that are accessible free of charge.

Cost-recovery practices are applied for the following major categories of products and services:

- **Publications (paper and electronic):** The 'post-manuscript' costs of providing personal copies of these standard products are recovered.
- **CANSIM:** is a multi-subject database providing statistical information on labour, transportation, population, finance, international trade, manufacturing, prices and more. As such, CANSIM provides Canadians with access to a comprehensive electronic database of over 18 million statistical time series and is the single official database profiling Canada's people, economy and industries. All Statistics Canada's links from The Daily, the On-line catalogue and our publications now refer to CANSIM tables. In 2003-2004, e-commerce revenues for CANSIM were over \$340,000.
- **Special products and services:** Statistics Canada recovers the full costs of developing, producing, distributing and supporting these products—primarily CD-ROMs with large databases and software tools. Each product is expected to balance revenues and costs. Seminars and workshops on using statistical products also follow this cost-recovery approach.



- Custom products and services:** The full cost of providing these individually specified outputs is recovered from the client. These include special tabulations (often from unpublished data or non-standard areas), integration of several sources and special packaging and analyses. These services are mainly provided through an account executive service in our Advisory Services offices throughout Canada.



## **5. Accessibility: Partnerships**

Access to Statistics Canada products and services is also facilitated through partnerships with a variety of public- and private-sector organizations.

### **5.1 Private-sector Partners**

Accessibility

A key element of serving our user community is through private sector distribution partners, particularly in the consumer marketing and financial services sectors.

In 2003-04, 32 private-sector companies were licensed to repackage and resell data (principally CANSIM, census and geography files). These firms provide added value to Statistics Canada data to serve the specialized needs of consumer and business-to-business marketers. In addition, approximately 110 companies are licensed to redistribute books, periodicals and CD-ROM products on behalf of Statistics Canada.

Ongoing consultations with distributors and key players in Canada's growing information industry allow the Agency to stay abreast of emerging industry practices in response to marketplace needs and evolving technologies for information dissemination. These consultations were instrumental in a major review of licensing practices prior to the release of the 1996 Census data and have played a key role in the introduction of further adjustments to licensing practices for the 2001 Census-based geography and population data. They also guided the development of new contract terms for CANSIM distribution partners, in the context of the introduction of the CANSIM II database.

Twenty three contracts have been signed as of December 2003. New licensing requests for corporate use and Internet distribution continue to be received and processed.

A second Distributors' Forum with these partners in November 2003 was used to discuss 2006 Census plans, to inform them about a number of other data files which are potentially of commercial interest and to obtain their feedback on the 2001 process.

A "Partners in Business" module was created on our Internet site to provide information on our distribution terms and conditions. It also includes a regularly updated list of authorized Statistics Canada distributors, many of whom have expressed their appreciation for this initiative.

### **5.2 Public-sector Partners**

Accessibility

Statistics Canada's public-sector partnerships range from formal and structured associations to long-standing working relationships of a more informal nature.

Statistics Canada maintains active partnerships with the statistical focal points in all provincial and territorial governments. It provides them with a wide array of information products to serve the statistical information needs of their respective provincial and territorial administrations. For example, a consortium agreement has been instituted which allows expanded access to CANSIM data at reduced costs.



Public-sector partnerships will grow in importance as increasing numbers of federal and provincial departments and agencies provide information to their constituencies via the Internet. In order to facilitate this process, while respecting its cost-recovery obligations, Statistics Canada has developed a number of arrangements for its public sector partners, such as consortium licences (13 currently in place) and waiving or reducing normal licensing fees for groups of organizations that use our data for a common objective.

The Agency continues to participate in many of the federal government's online prototype projects, such as Export Source and Invest in Canada. Links to Statistics Canada data are featured in 24 of the 35 e-clusters that comprise the Canada Site, introduced in 2000-01 as part of the Government Online initiative. The Agency has additional and more direct responsibilities in a number of federal projects related to the electronic channel, including:

- acting as the lead department in developing and operating the Economy cluster on the Canada site (Canadians Gateway), involving partnerships with Finance Canada, Industry Canada, Bank of Canada and Foreign Affairs and International Trade Canada; and
- A partnership with other departments (principally DFAIT and CRA) and the vital statistics organizations of provinces/territories to conduct a pilot project, the National Routing System (NRS). This pilot will establish an electronic channel to route information among vital-event registrars and federal partners on a real-time basis to support the authentication of identities and help determine eligibilities for benefits.

It is noteworthy to mention special partnership initiatives in the following areas:

- **Health:** Statistics Canada's priorities are developed with the assistance of the board of directors of the Canadian Institute for Health Information. The board comprises senior provincial and private-sector representatives and the Chief Statistician. In addition, priorities are developed in conjunction with Health Canada for the Canadian Population Health Statistics Program, the Vital Statistics Council of Canada for vital statistics and the Canadian Council of Cancer Registries for the Canadian Cancer Registry and the Federal/Provincial/Territorial Conference of Deputy Ministers of Health Advisory Committee on Governance and Accountability (ACGA).
- **Education:** The Canadian Education Statistics Council is a joint creation of Statistics Canada and the Council of Ministers of Education. The council, comprising the Chief Statistician and provincial/territorial deputy ministers of education, advises the Chief Statistician on the Agency's Education Statistics Program.
- **Justice:** The Justice Information Council comprises the Chief Statistician and the federal and provincial deputy ministers responsible for justice policies and programs. The council provides advice to the Chief Statistician on the justice statistics program at the Canadian Centre for Justice Statistics within Statistics Canada.
- **Local transportation:** A consortium of provincial and municipal governments has been working in partnership with Statistics Canada to code the place of work variable to sub-municipal levels of geography. On completion of the coding, data tabulations are being provided to the partners in support of transportation and urban policy planning.
- **Geographic data:** Statistics Canada and Elections Canada have a long standing partnership to deliver their respective programs more efficiently. Together the two agencies have built and consistently improved the National Geographic Database (NGD),

a single-line road network coverage of Canada, with street names and address range attributes used to support census and electoral events. The result of this collaborative endeavour is a geographic infrastructure comprising nearly 400,000 roads covering 1.3 million kilometres and some 4 million block-faces across the country.

- **Tourism:** The Canadian Tourism Commission (CTC) has been an active partner with Statistics Canada in building a stable statistical infrastructure for tourism. The CTC supports several business and household statistical programs as well as being a strong advocate of tourism satellite accounts.

In 2003-04, particular efforts were focused on further improving the quality of the NGD content, especially with respect to road names and civic address ranges, as well as enhancing systems linkages to each agency's business systems and applications, particularly for Statistics Canada. On the critical performance measure of linking an address to an individual block-face, the rate of linkage improved from 78% to 83% over the year. The NGD partnership has accelerated data improvements, reduced duplication of work and generated better quality products at a lower cost to clients internal and external to each organization. The partnership has also helped minimize the response burden on municipalities for the provision of geographic information. An agreement with Nova Scotia and commitments from other interested provinces has demonstrated the merit of the continued focus on collaborative relationships with provincial governments for the collection and maintenance of geographic data.

The NGD program has been cited and promoted as a success story within government forums such as the federal Inter-Agency Committee on Geomatics (IACG) and the joint federal-provincial Canadian Council On Geomatics (CCOG). The federal IACG is looking closely at this partnership as its model for the sharing of addressed road network data throughout the federal government.

### 5.3 Education Partners

#### *The Education Outreach Program*

Statistics Canada's award winning Education Outreach program offers support, service and free data to teachers and students in classrooms across Canada.

The key objective of the program is to encourage statistical literacy in youth with an anticipated long term outcome of enhancing the viability of our statistical programs and the development of global knowledge economy skills in students.

Resources are provided to the education community both online and in person.

Students and teachers account for over 40% of the access to the Statistics Canada website. The Learning resources module has more than 15,000 users per day and provides a wealth of specially developed information including hundreds of lesson plans and other products.

Regional education representatives in five Statistics Canada offices from Vancouver to Halifax, provide personal dedicated service through conferences, workshops and presentations to assist teachers and students in data choice and explain data use.

Furthermore, in the past year, several new initiatives partner Statistics Canada with educational organizations both in Canada and around the world.

### ***Data Fairs***

In conjunction with school boards in Ottawa, Oakville and Toronto, Statistics Canada participated in exciting math events which showcased outstanding projects from Ontario grade 12 Data Management courses. Thousands of students were introduced to ideas on how to use Statistics Canada data to make their work meaningful and were presented with their peers' applied knowledge of sampling, modeling and statistical analysis.

### ***Census at School***

In October 2003, Statistics Canada launched the Canadian website for the international Census at School project. Students aged 8 to 18 gather information about themselves by completing a brief online survey. The anonymous results are used for teaching various subjects and comparing students' lives in different countries. In partnership with the Fields Institute, a math and research organization resulted in math teachers from across Canada providing over 20 lessons on how to apply Census at School data for fun and learning in class. Nearly 9,000 Canadian students participated this school year. The results of this classroom kids' census will be used with the media to bring focus and awareness to the new online reporting option for Census 2006.

### ***The International Council on Canadian Studies***

In collaboration with the International Council on Canadian Studies (ICCS), E-STAT, Statistics Canada's research tool developed for education, is now available free of charge to some 7,000 university and college professors of Canadian Studies in more than 30 countries.

The ICCS is a federation of 20 national and multinational Canadian Studies Associations with the mandate to promote and support research, education and publications in Canadian Studies throughout the world. E-STAT provides electronic access to all Statistics Canada's social, economic and census data.

In addition to these partnerships, some 160,000 Canada at a Glance booklets were distributed in classroom sets directly to teachers as an outcome of a special offer included with the ICT in the Schools Survey commissioned by Industry Canada's SchoolNet.

Statistics Canada continues to embrace opportunities to bring Canadian information and data management skills to Canadian youth.

## **5.4 Partnership with Academia**

The Data Liberation Initiative (DLI) has provided academia with affordable and equitable access to Statistics Canada data since the program began in 1996. To date there are 66 member institutions that pay a nominal fee to obtain access to Statistics Canada standard electronic data products. The DLI collection includes public use microdata files and their accompanying



metadata, numerous census and geography files, and other databases. In addition to the regular regional training workshops, Statistics Canada hosted a "National DLI Training Day" during 2003 in conjunction with the joint meetings of the Canadian Association of Public Data Users (CAPDU) and the International Association of Social Science Information Services and Technology (IASSIST). Peer to peer training remains one of the most successful elements of the DLI Program. In this way the DLI remains at the forefront in the promotion and maintenance of data and statistical literacy in Canada.

## **5.5 Research Data Centre Program**

The Research Data Centre Program is now an established component of the social science research infrastructure in Canada. With 11 centres currently in operation and an additional two centres scheduled to open during 2005, the impact of this research network on the academic community and on the policy research community continues to increase. The network includes centres in Dalhousie University, University of New Brunswick, Université de Montréal, University of Toronto, McMaster University, University of Waterloo, University of Western Ontario, University of Manitoba, University of Calgary, University of Alberta and University of British Columbia. A centre will be established in the National Capital region serving researchers from the University of Ottawa, Carleton University and Université du Québec en Outaouais. Another is planned for Queen's University in Kingston. There are presently over 400 projects being conducted by over 600 researchers in this network. Over 80 research reports have been received during the short life of this program (less than 4 years).

The nature and scope of the collaboration by researchers across Canada is further evidence of the impact of this initiative. A number of the teams conducting research in the centres include representatives from institutions from different regions of Canada (for example, researchers from Toronto and Vancouver collaborating on the same project). In addition, pan-Canadian programs have been established to encourage collaboration among the next generation of social science researchers.

## **6. Accessibility: Client Satisfaction**

As a service agency, Statistics Canada is mindful that its effectiveness depends heavily on the ability to meet user needs. As illustrated below, a number of measures have been put in place to allow the Agency to continuously monitor and improve its service delivery.

### **6.1 Service and Service Standards**

To meet client needs, Advisory Services provides a single point of access to Statistics Canada through a network of offices across the country, and a national contact centre for telephone and e-mail inquiries.

The Agency's standards of service to the public as well as performance information against these are published on the website (<http://www.statcan.ca:8082/english/about/webeval.htm>) and a departmental contact name is provided if data users are not satisfied with the service received. Over the years, the number of complaints received has been minimal. Through the Contact Us service on the Statistics Canada website over 90,000 electronic messages were handled in 2003-04.



Finally, a Testing and Support Service is available to help users of all of Statistics Canada's electronic products, including Internet commercial services. This TASS unit also tests products from a user perspective prior to their market introduction and provides feedback to product developers for ongoing product enhancement.

## **6.2 Client Information Policy**

The Agency has closely monitored public concerns over privacy, especially as it relates to the use of client and data users' information collected by traditional means or over the Internet. This concern prompted the Agency to implement a Client Information Policy in April 2000, to ensure the Agency's use of such information respects the federal Privacy Act. A Client Contact Limitation File (CCLF) was created at that time to record the names of individuals who have asked not to be contacted for promotional or research purposes.

The policy was updated and approved in early 2004 to strengthen the Agency's commitment to protecting clients' privacy. New content of the policy includes requirements for Privacy Impact Assessments, heightened management accountability, and a new section on the management of integrated corporate client databases. A redesigned CCLF was introduced in December 2003. It allows Agency staff to search/browse and act upon the wishes of existing or potential clients.

## **6.3 Client Orientation Training**

To foster excellence in serving Agency clients, a series of client-orientation workshops were developed and are regularly offered as an integral part of the training programs that Statistics Canada offers its employees. Topics include "*Dealing with Customers*" for front line staff, and for managers the workshop "*Customer Service Leadership Skills*" stresses the importance of building client feedback mechanisms into service delivery. Training such as "*Dealing with Conflict and Difficult Clients*" and "*Client-based Tactics and Techniques of Negotiation*" ensures that employees are skilled in the advanced aspects of interactions with their clients. To assist program areas with their biennial and quadrennial program reports, a workshop on '*Conducting a Survey to Measure Client Satisfaction*' helps them to establish satisfaction benchmarks and to pinpoint areas needing improvement in their service delivery. Treasury Board contracted Statistics Canada to make available publicly on their behalf to federal, provincial or municipal government employees, the "*Client Satisfaction Measurement Course*". To date, over 1,857 Statistics Canada employees have participated in this training program, which has contributed significantly to a strong client focus throughout the Agency.

## INTERPRETABILITY OF INFORMATION

The interpretability of statistical information refers to the availability of the supplementary information necessary to interpret and utilize the data appropriately. This supplementary information, known as meta-information or metadata, normally covers the underlying concepts, variables and classifications used, the methodology of data collection and processing, and indications of the accuracy of the statistical information.

The interpretability of the Agency's products is enhanced by ensuring that its official releases in *The Daily* clearly enunciate the main findings of the release in a language that illustrates their relevance and can be easily used by the media in publicizing the results.

### **1. Interpretability: Availability of quality descriptors and technical notes**

Statistics Canada's Policy on Informing Users of Data Quality and Methodology requires that a description of the concepts and methodology used in collecting and compiling the data, together with information on the accuracy of the data, be provided with all statistical products. As the volume and scope of statistical information provided on-line expand, the Agency's primary vehicle for disseminating meta-information and satisfying the requirements of the policy is the Integrated Meta Data Base (IMDB).

The IMDB is a central repository containing information on concepts, definitions, data sources, methodology and measures of data accuracy for the Agency's 400 or so active surveys. In 2003-04, the content and quality of the information contained in the IMDB was continuously improved. In particular, the descriptions of our business surveys, which represent about half of all surveys conducted by the Agency, were completely reviewed and re-written. Also, for the first time, an independent external review of the content of the IMDB was conducted, which highlighted the areas that need further attention.

## COHERENCE OF INFORMATION

The coherence of statistical information reflects the degree to which it can be successfully brought together with other statistical information within a broad analytic framework and over time. The use of standard concepts, classifications and target populations promotes coherence, as does the use of common methodology across surveys. Coherence does not necessarily imply full numerical consistency.

Statistics Canada aims to ensure that the information it produces provides a consistent and coherent picture of the Canadian economy, society and environment, and that its various datasets can be analyzed together and in combination with information from other sources.

To this end, the Agency has established three strategic goals:

1. to use conceptual frameworks (such as the System of National Accounts) that provides a basis for consolidating statistical information about certain sectors or dimensions of the Canadian economy;
2. to use standard definitions for the subject-matter concepts, variables and classifications used, as well as the populations and statistical units to which they apply; and
3. to use consistent collection and processing methods for the production of statistical data across surveys.

During 2003–2004, updated standards were issued under Statistics Canada’s Policy on Standards for geography (country names and codes, health regions, municipalities that straddle provincial boundaries) and industry (trade groups, durable and non-durable goods producers and National Accounts special aggregations). In addition, work continued on the Classification of Instructional Programs, a new classification for field of study that will replace a number of classifications used in education statistics. Statistics Canada also continued to participate in the development of an international standard known as the Extensible Business Reporting Language (XBRL), which could provide the framework for electronic data reporting by businesses in the future.

On the international front, the Agency continued its work on a North American Product Classification. The objective of this project is to develop a harmonized product (goods and services) classification for use by Canada, the United States and Mexico. At the end of 2003–04, most products for the services sector had been defined and the first level of an aggregation structure for this new classification had been jointly developed with our partners in the United States and Mexico. In addition, a significant decision has been taken by the Agency to adopt a modified version of the American list of manufactured goods as a replacement for the Standard Classification of Goods, which has been in use since 1988. Incorporating this list into NAPCS will provide the framework necessary for the production of fully coherent statistics on goods and services.

Work also continued on the Convergence project, which is a joint initiative of the North American national statistical agencies and Eurostat, the statistical office of the European community, to revise their respective industry classifications (NAICS and NACE) so as to make them more similar to each other by 2007. As a result of the analysis and discussions conducted as part of this project, consensus recommendations were made to the United Nations, most of which were adopted in a first draft of the 2007 version of the International Standard Industrial Classification (ISIC rev.4). These changes will bring the major industry classifications used around the world much closer together in 2007.

## 1. Coherence: Use of Standard Classification Systems

The use of standard classification systems by surveys ensures rigour and consistency between surveys, thus making them coherent with one another. The following table highlights the use of various standard classification systems for selected key surveys conducted by Statistics Canada.

**Table 5: The Use of Standard Classification Systems for Selected Surveys**

Major survey	1980 Standard Industrial Classification (SIC)	North American Industry Classification System (NAICS)	Standard Classification of Goods or Harmonized System	Standard Occupational Classification	Standard Geographical Classification
Labour Force Survey <sup>1</sup>		✓	*	✓	✓
Consumer Price Index <sup>2</sup>		*		*	✓
Monthly Survey of Manufacturing		✓	*	*	✓
International Trade <sup>3</sup>	*	✓	✓	*	✓
Monthly Wholesale and Monthly Retail Trade <sup>4</sup>	✓		*	*	✓
Monthly/Quarterly Gross Domestic Product <sup>✓</sup>		✓	✓	*	*
Survey of Employment Payrolls and Hours		✓	*	*	✓
Quarterly Financial Survey		✓	*	*	*
Industrial Product Price Indexes <sup>5</sup>		✓	✓	*	✓

Notes: ✓ Indicates that the classification is used.

\* Indicates the classification is not applicable.

1 Converted in 1998–99 from the 1980 SIC to NAICS.

2 Given the nature of the survey (pricing the basket of goods), the CPI uses its own classification system for products.

3 International Trade now produces trade data by NAICS as part of its regular program

4 These programs use groupings of activities based on the 1980 SIC as the primary industrial classification.

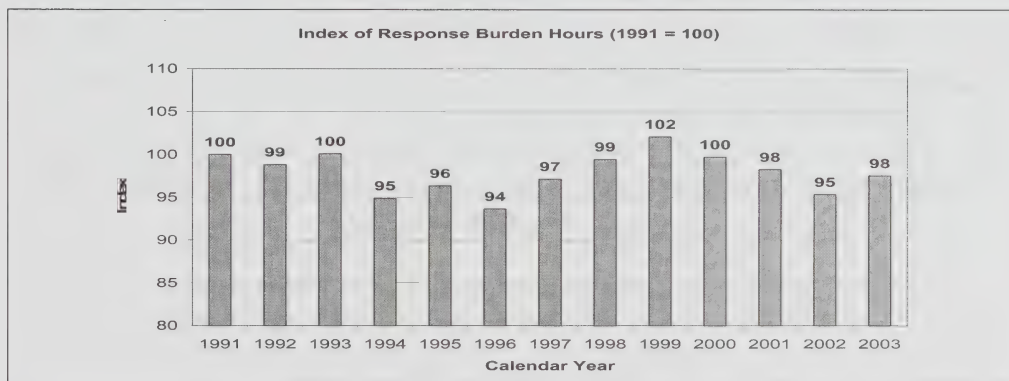
5 The Industrial Product Price Index converted from the 1980 SIC to NAICS with the release of the October 2001 data.



# NATIONAL STATISTICAL KNOWLEDGE INFRASTRUCTURE

## 1. Knowledge Infrastructure: Calculated Response Burden

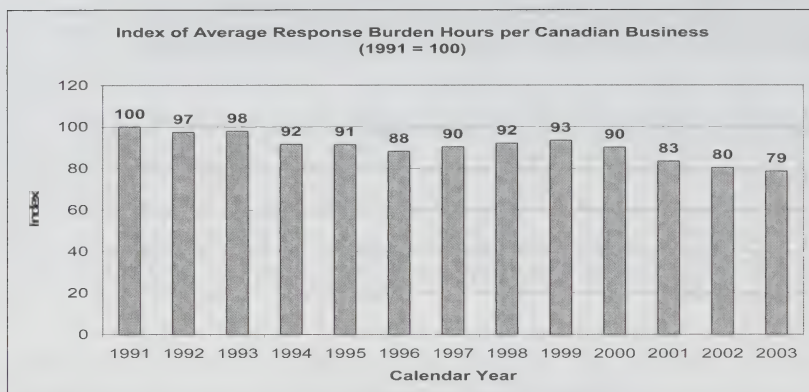
Statistics Canada continues to respond to the demands for essential statistical information while striving to minimize the burden placed on Canadian businesses in responding to surveys. As noted in last year's Report, efforts are ongoing to mine administrative data sources as a substitute for business survey data.



Please note: This table is updated on an as required basis to reflect the addition of new surveys. Numbers may vary from year to year.

An indicator of response burden is calculated annually using the frequency of each survey, the average time to complete the questionnaires, and the number of surveyed respondents. The quinquennial Census of Agriculture is excluded from the calculations but for the first time, one-time surveys undertaken on a cost-recovery basis are included. Response burden increased in the mid to late 1990s due primarily to the introduction of a more comprehensive annual survey program, but subsequently fell at the turn of the century. Statistics Canada's increased use of administrative data coupled with a simplification of the content of a number of survey questionnaires was primarily responsible for this decline. In 2003, response burden hours rose approximately 2%, the first increase in four years. This increase is attributable in large part to a higher demand for special cost-recovery surveys and the conducting of several biennial surveys not undertaken in 2002. Future reductions in response burden are expected given strategies in place to intensify the use of administrative data.

Annual expansion of the Canadian economy and the number of businesses tends to necessitate increased survey sample sizes to maintain data quality levels. Statistics Canada has taken steps to mitigate this increase in recent years. While absolute response burden hours have declined by 2% since 1991, over the same period the average burden placed on each Canadian business has fallen 21%. This is illustrated in the graph below which displays the indexed hours of total response burden divided by the estimated total number of Canadian businesses.



Please note: The table above is updated on an as required basis to reflect the addition of new surveys. Numbers may vary from year to year.

## **2. Knowledge Infrastructure: Alternative means of reporting and collecting data**

In 2003-04, Statistics Canada continued to pursue new means of collecting data on businesses based on modern technology, alternative means of reporting and new sources of administrative data. The increased use of administrative records in lieu of direct surveys has resulted in a very substantial reduction in respondent burden over the past several years.

The Agency continues to work in close collaboration with the *Canadian Revenue Agency* (CRA) to explore, for statistical purposes only, taxation data provided to CRA by individuals and businesses. These data are obtained through the personal income tax system, the corporate tax system (involving a number of schedules, especially the General Index of Financial Information (GIFI)), as well as through the tax system for unincorporated businesses, the employer payrolls deduction account system and the Goods and Services Tax (GST) remittance process. Customs administrative data are also used to compile non-U.S. imports and exports.

Significant progress has been achieved in making greater use of T1 (unincorporated businesses) and T2 (incorporated businesses) income tax data from the CRA for Statistics Canada's largest annual survey program – the Unified Enterprise Survey (UES). Survey data are increasingly replaced with tax data, either by substituting tax data for survey collection, or through their use in imputing for survey non-respondents. Most importantly, this initiative is resulting in response burden reduction for enterprises that operate in a single province and conduct all their activities in the same industry. Some 17,000 or over 50%, of these small businesses that were previously in survey samples are no longer receiving annual survey questionnaires. The move to greater tax substitution has been facilitated by Statistics Canada's development of the 'Chart of Accounts' (COA). The COA is a statistical standard that allows economists to relate the financial records businesses normally keep, as well as their tax records from CRA, to the economic variables required by Statistics Canada to describe the performance of the economy. All UES surveys are scheduled to be COA-compliant by 2007. The advantages of using the COA include

harmonization of questionnaire content across all Statistics Canada business surveys and ensuring the compatibility of the content. This is improving the quality and timeliness of data in addition to making completion of surveys easier.

Additional initiatives were undertaken in 2003-04 to reduce respondent burden. Annual questionnaires were mailed earlier to coincide more closely with business's fiscal year ends, when their accounting records are more readily available. In addition, the agency's Key Provider Manager (KPM) Program has been expanded to provide personalized one-stop assistance and response co-ordination services to the 150 largest and most complex Canadian businesses. To facilitate survey completion and to respond to the high demand from KPM companies, electronic questionnaires have been developed for all UES surveys (fifty questionnaires).

For sub-annual surveys, Statistics Canada is well advanced in using GST information. A comprehensive data base has been created containing monthly data for every establishment in Canada. In 2004-05, two flagship monthly surveys (Monthly Restaurants, Caterers and Taverns Survey and the Monthly Survey of Manufacturers) will be using the GST to replace about 50% of their sample of simple establishments. Similar to the use of income tax data for annual surveys, this initiative for sub-annual surveys will considerably reduce response burden on small Canadian businesses.

A recent amendment to the *Income Tax Act* enables Statistics Canada to provide tax data to the statistical agency of a province or territory concerning the business activities carried out in its jurisdiction. However, this can only take place when the data are to be used exclusively for research and analysis purposes and when this statistical agency is authorized under the law of the jurisdiction to collect the same or similar information. The sharing of such data under this amendment contributes to a potential decrease in business survey response burden.

Despite the benefits, serious privacy concerns and confidentiality constraints impose limits on the use of administrative records. Of course, only aggregate statistical estimates are produced, and the contents of the individual tax and survey returns are held in the strictest confidence as required by the *Statistics Act*.

## 2.1 Electronic Data Reporting (EDR)

Knowledge Infrastructure

It has been eighteen months since the first survey was deployed under the Government On-line initiative for Electronic Data Reporting (EDR). Since that time, an EDR option has been developed for an additional thirty surveys and it is anticipated that over 40 surveys will be in production by the end of the fiscal year. Currently, over 2,000 respondents, roughly 30% of those who are offered an electronic option, use this reporting method. Respondent feedback to date indicates that, generally, respondents are very satisfied with the EDR experience.

Recent advances in security technology will result in improvements to the user-friendliness of the EDR tools. Statistics Canada is now able to develop web-based surveys that respondents can complete over multiple sessions by saving their data and resuming the survey at a later time. A secure web-based upload feature is also available which will replace the stand-alone application that was used to encrypt electronic questionnaires. We expect that these improvements to the usability of the EDR applications will result in increased take-up rates.



The EDR project is also researching other electronic data collection methods such as the use of standardized reporting languages for electronic data interchange. Unlike the current EDR methods that rely on the concept of a questionnaire, electronic data interchange uses tools that will automatically extract information from a respondent's database. Additionally, the Agency is developing a questionnaire generation system that will produce both print and electronic questionnaires from a single source.

Currently, Statistics Canada is developing a market research plan to better understand the respondent experience with EDR and gain insight into areas where improvement is required while also expanding the communications strategy for this reporting option with the goal of increasing take-up rates.

## **2.2 Electronic Data Reporting (EDR) Comes to the Agriculture Sector**

Agriculture Division launched an initiative this year to provide electronic response options for the collection of agricultural data from farmers and producer respondents via the use of bulk e-mail technology. The division is busily analyzing response patterns to determine the future direction of EDR in the agricultural sector, particularly as early response patterns can assist in predicting the potential uptake of the internet response option planned for the 2006 Census of Agriculture.

## **Regional Operations**

### **2.3 Establishment of Blaise Standards**

With the establishment of Blaise software as the main platform for computer-assisted-interviewing survey applications, work has been on-going to develop and program frequently re-used blocks of code. Work has begun in the establishment of standard question blocks; including their programming, testing, and documentation. From these blocks, standard modules have now begun to be constructed starting with an Entry / Exit module for Random Digit Dialling surveys. The availability of such standard modules will increase the timeliness and decrease the cost of computer-assisted-interviewing applications by allowing "off-the-shelf" components to be used.

## **3. Knowledge Infrastructure: Employee Opinion Survey**

### **3.1 Public Service Employee Survey (PSES)**

#### **3.1.1 PSES - Follow-up on results relating to Harassment**

In the 2002 Public Service Employee Survey, 91% of the Agency's employees reported that they believe that Statistics Canada is a good place to work. While the overall results showed an improvement above the generally good results achieved in 1999, the Agency believed that it was important to follow-up on the topics of harassment and discrimination. The 2002 survey identified that 12% of Statistics Canada employees reported having experienced harassment and another 12% reported having experienced discrimination. While these results were noticeably lower than the public service average



of 21% and 17% respectively, the Agency deemed it essential to delve deeper and obtain a better understanding of the experiences that employees reported in the survey. In June 2003 the Agency commissioned a study by an outside firm to follow-up on survey results. The firm conducted 23 focus groups with Statistics Canada employees across Canada. The groups were drawn from supervisory and non-supervisory staff and were selected to be representative of the Statistics Canada workforce. The findings were set out in a report which was presented to the Policy Committee in the late fall of 2003. An action plan is now in place to address the recommendations. The plan aims at: bringing about refinements to several survey questions; increasing knowledge and awareness on harassment; targeting support to areas where concern over harassment was more prevalent; and seeking out ways to alleviate the fear of reprisal when reporting harassment.

### ***3.1.2 PSES - Follow-up on results related to Training and Development***

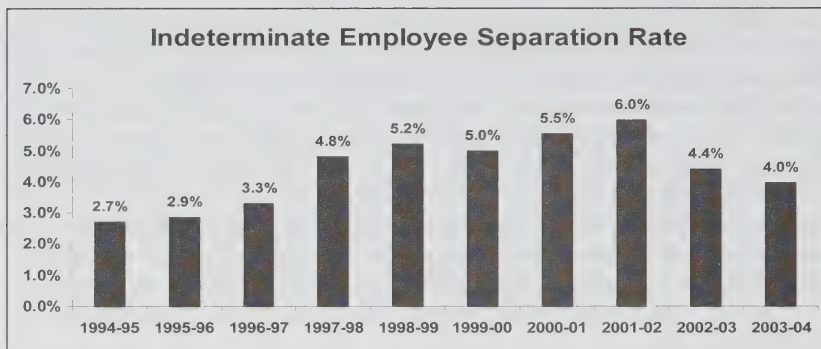
A study initiated subsequent to the Public Service Employee Survey of 2002 identified a positive relationship between the existence of a formal process which focuses on training, and the level of employee satisfaction on training and development. In the light of this finding and the federal government's recent Policy on Continuous Learning, the Agency set out a Policy on Continuous Learning, articulated a Framework for Learning, established a network of Learning, and has begun a process of promoting and supporting the creation of Individual Learning Plans for employees.

### ***3.1.3 PSES - Follow-up on results related to Workplace Wellness***

The 2002 Public Service Employee Survey results were examined through a 'workplace wellness lens' to provide the Agency's Workplace Wellness Committee with insight for implementing initiatives geared at employee wellness. Some of these initiatives in 2003-2004 included physical enhancements, such as new shower facilities and a Quiet Room. Other wellness activities undertaken included flu shot clinics, promotion of Active Living, and Employee Appreciation Day events. One of the working groups of this committee developed a series of indicators that will be used to periodically evaluate workplace wellness. A group of middle managers prepared a submission to the National Quality Institute (NQI). This submission involved a rigorous assessment of the Agency against the demanding requirements of the National Quality Institute (NQI). In the autumn of 2003, Statistics Canada was awarded the prestigious Canada Award of Excellence Trophy for successfully meeting the stringent criteria of the Healthy Workplace Framework of the National Quality Institute (NQI). The Agency is the first public sector employer to achieve this much sought after award.

## ***4. Knowledge Infrastructure: Employee Separation Rates***

The Agency experienced an 8% decrease in separations from 2002-03 to 2003-04. This was mainly due to large decreases in the number of resignations (27%) and transfers to other departments (52%). However, there was an increase in retirements of almost 10%. In terms of the share of separations retirements now make up 50% of total separations, whereas in 2002-03 retirements made up only 42% of total separations.



## 4.1 Succession Strategy

Knowledge Infrastructure

Statistics Canada's comprehensive human resources management strategy with its line management involvement and integration of human resources into business plans enables the Agency to take a strategic approach to succession planning. The Agency recruits corporately based on projected needs, and then provides developmental programs with flagship training courses to develop robust pools of employees capable of addressing opportunities and needs at various levels as they arise. This approach ensures that cohorts of qualified individuals are created at each level in a specific career stream and provides a robust pool of qualified candidates that are ready for promotion by generic competition to the next level as vacancies occur. A network of Human Resources Management committees provides the infrastructure vital to the planning process. The Human Resources analysis which supports this strategy is accomplished using a personnel simulation model (PERSIM) designed to project personnel flows into, out of, and within an organization. PERSIM projects career paths for every individual in an organization based on a combination of historical patterns and assumptions about the future. In each planning cycle, employment levels and vacancies (retirements and other exits) are determined for the major groups. In 2003-04 PERSIM identified an increase in retirements over the next three years. Since past recruitment during the preceding period which was characterized by growth is expected to offset anticipated needs from these upcoming retirements, recruitment levels were adjusted accordingly. A succession planning exercise was also conducted to identify the level of demand for the next round of generic competitions at the EX minus 1 and EX minus 2 levels. PERSIM was also used to help determine the language training needs of Statistics Canada employees under a new official language policy.

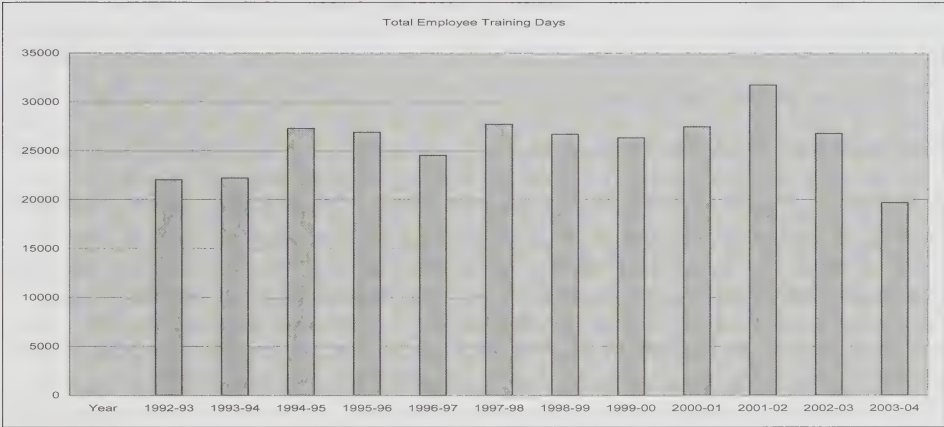
## 4.2 Recruitment and Mentoring

Knowledge Infrastructure

As recruits graduated from ES, SI and CS Recruitment programs, the pool of recruits on rotational assignments declined from 484 recruits in 2002-03 to 210 recruits in 2003-04. In 2003-04 this pool comprised 77 ES, 79 SI, and 54 CS recruits. The Agency's annual intake of new recruits also declined, to align with tighter budgets and the end of a period of significant program expansion. In comparison with preceding years there was minimal recruitment. Only the ES Program conducted recruitment and it was a small campaign, just nine were recruited. There were no campaigns for CS and SI recruitment programs.

The Agency's Mentoring Program has grown significantly and now encompasses a wider range of employees than solely recruits. Employees making a career transition into middle or senior management are also assigned a mentor to support their transition to a new role. This past year, Mentoring training, which reinforces coaching and communications skills, was delivered to more than 50 participants. About 140 potential new mentors at the chief level and above were identified as potential mentors, during a Mentoring Awareness Survey conducted in October 2003. Mentoring tools such as discussion guidelines for the initial meeting between the mentor and protégé, a template questionnaire to aid in the matching of mentors and protégés and a database to support the matching process and mentoring program evaluation guidelines were developed.

**5. Knowledge Infrastructure: Investment in Employee Training and Development**



Overall the number of formal training days declined from 26,761 in 2002-03 to 19,666 in 2003-04. With the return to a more ‘normal’ and more modest recruitment, the intake of new professional and technical employees during 2003-04 was lower than previous years. Many of the Agency’s training programs are targeted at new professional and technical employees, thus the number of training days was lower. This decline in training days is particularly evident in major courses for new employees, and accounts for over 75 % of the reduction. A reduction of about 18% in the number of days of formal classroom training also occurred in Informatics.

**5.1 Framework for Learning**

In 2003-2004 Statistics Canada produced a document entitled *A Framework for Continuous Learning*. This document outlines the Agency’s Policy on Continuous Learning and explains the leadership model for this key element of the Agency’s Human Resources Management Strategy. The document, which is available on the Agency’s Internal Communications Network, provides an overview of the Agency’s approach to encouraging and supporting a learning culture, and illustrates a variety of learning programs which are in place. In addition, the Agency established



a network of Divisional Learning Champions to provide divisions with leadership on continuous learning. Each Champion chairs a divisional learning committee which steers learning activities and provides support for the development of employee learning plans which are now being developed for each employee who wishes to have one. The process of developing a learning plan engages both employees and supervisors in setting out goals for building competencies that are aimed at enhancing an individual employee's career potential. To facilitate this process, a special "Toolkit" has been developed for supervisors and managers. The "Toolkit" serves as a guide in determining immediate learning goals and those with a one to two year horizon.

## 5.2 Opportunities for Career Development

Knowledge Infrastructure

Statistics Canada has expanded efforts in making electronic career path documents available to employees. These unique electronic documents function as a guide to employees, mentors and supervisors alike, by outlining the attributes associated with an occupational group. Each Career Path Document sets out the knowledge, abilities and training associated with the different levels in the career streams of the differing occupational groups. In addition to the ES, SI, CR statistical clerk, IS, PE, and MA documents which were on the network, this past year the CS, PM, and PG were added and now appear on the Agency's ICN, (Internal Communications Network).

## 5.3 Management Development

Knowledge Infrastructure

Statistics Canada's award winning Management Development Program, which targets middle managers, provided over 1090 days of training to 384 participants, or an average of 3 days/participant to intermediate managers. An additional 1390 days of training were provided to another 384 employees at supervisory levels, or an average of 4 days of training per participant. Overall the total number of training days for supervisors rose sharply when compared to the 900 days of training in 2002-03. The number of appointments to management levels has increased due to an increasing number of retirements at this level. As a result, the number of course offerings for managers has also increased. The increase in training days is partially attributable to new appointments and as well to the addition of one day of training to a particular course module.

## 5.4 Executive Development

Knowledge Infrastructure

Statistics Canada's EX Selection and Development Program, the public service's first department based recruitment program for the management cadre, began in 2000 with the appointment of nine senior managers. A further seven senior managers were appointed to this developmental program in 2002. In 2003 an additional five senior managers were appointed to the program. The program is proving to be a definite asset in preparing replacements for senior management, many of whom will shortly be reaching eligibility for retirement.

## 5.5 Senior Management Development Program

Knowledge Infrastructure

Complementing the EX Selection and Development Program, which is designed for the senior cadre, is a Senior Management Development Program. This menu-based flexible program provides Assistant Directors and Directors with personalized training, development, and mentoring via courses at the Canadian School of Public Service. This past year the program also



featured a series of seminars with internal and external speakers on such topics as Negotiation Skills, Coaching vs Managing, Media Relations. Upcoming seminars will be held on Values and Ethics, Human Resources Modernization, Employment Equity and Diversity and Respondent Relations.

## 5.6 Second Language training

Knowledge Infrastructure

As a strategy aimed at enhancing the language capabilities of employees early in their career, Statistics Canada offers part-time language training on-site at the Statistics Canada Language Training Centre. In fiscal year 2003-2004, the Agency provided language training to 2,296 participants from the National Capital Region as well as other regions. Participation rose in comparison to 2002-2003, 2001-2002 and 2000-2001 when there were 1990, 1735 and 1491 respectively. These participants attended part-time group courses, accelerated training, private training or self-directed learning. The number of hours of part-time language training rose to 137,620 hours in 2003-2004, from 135,764 hours in 2002-2003.

## 5.7 Embracing Change

Knowledge Infrastructure

Statistics Canada is committed to the fundamental values of equity, fairness and respect. These values are reflected in all aspects of the Agency's core business via a comprehensive human resources strategy, accessible policies and programs and an array of special initiatives. The Agency established a Visible Minority Action Plan in 2002 to pursue the *Embracing Change* initiative of having representation of Public Service employees in visible minority groups on a par with their availability in the labour market. The Plan aims at attaining the Embracing Change benchmarks and fostering a culture that removes obstacles. It not only addresses the benchmarks, it outlines a communications strategy, an accountability framework and activities to improve the tools related to recruitment, retention, and promotion. A management representative serves as Champion for the visible minority group and plays a critical role in promoting and guiding the Visible Minority Consultative Group. The Champion is a direct link to senior management, the Employment Equity Committee (EEC) and the Employment Equity Office (EEO), as well as the National Council of Visible Minorities and other government departments.

In 2003-2004 Statistics Canada undertook a number of initiatives to support designated group members, and visible minority group members in particular. These initiatives included:

- A calendar of religious or cultural celebrations was produced as a practical reference for those planning events;
- A quiet space for silent reflection and meditation was provided for employees.
- Sensitization training sessions were provided to selection board members for recruitment campaigns, internal generic selection processes and some smaller scale processes.
- An inventory of visible minority employees interested in participating on selection boards was used to identify board members for recruitment campaigns and selection processes.
- An analysis of the results of the 2002 Public Service Employee Survey, from the viewpoint of visible minorities was undertaken, and the resulting recommendations are being integrated into the Visible Minority Action Plan and the forthcoming revised Multi-Year EE Plan.
- An analysis of recent generic competitions was undertaken to determine if visible minority candidates faced barriers. As a follow-up, a questionnaire is being used to gain further insight through feedback from candidates during generic selection processes.

- Special events were organized to mark the celebration of the “International Day for the Elimination of Racial Discrimination”.

In quantitative terms, as of March 2004 Statistics Canada’s internal representation of visible minority employees was at 10.9%, up from 10.8% in March 2003. The Labour Market Availability (LMA) for Statistics Canada was estimated at 8.8%<sup>1</sup> by the Treasury Board Secretariat. During the period 2003-2004 visible minorities represented 19.6% of new hires<sup>2</sup>, almost reaching the 20% benchmark.

Further breakdown of the recruitment activity<sup>3</sup> indicates that visible minorities represented 36.4% of new hires in the ES group, 22.2% in the MA group and 22.6% in the CR group. New hires of visible minorities into the Executive Feeder Groups<sup>4</sup> were at 33.3% in 2003-2004.

---

<sup>1</sup> Based on LMA derived from the 1996 Census.

<sup>2</sup> Includes terms greater than 3 months and indeterminate appointments; excludes LWOP.

<sup>3</sup> Recruitment activity was greatly reduced over the last few years. There were 107 new hires in 2003-2004, in comparison to 364 in 2002-2003 and 1021 in 2001-2002.

<sup>4</sup> Excludes internal promotions

## SECTION III: FINANCIAL PERFORMANCE

### Financial Performance Overview

#### A. Financial Summary Tables

The following financial tables are included in this report:

Summary of Voted Appropriations	Reported	Table 6
Comparison of Total Planned Spending with Actual Spending	Reported	Table 7
Historical Comparison of Total Planned Spending with Actual Spending	Reported	Table 8
Respendable Revenues	Reported	Table 9
Non-respendable Revenues	Reported	Table 10
Transfer Payments	Reported	Table 11
External Charging	Reported	Table 12
2003–2004 Resources by Organization and Business Line	Reported	Table 13
Major Statistics Canada Products and their Frequency	Reported	Table 14

Note: Only those financial tables that apply to Statistics Canada are listed.

#### Financial Table 6: Summary of Voted Appropriations

Financial requirements by authority (\$ millions)

Vote	Planned spending	Total authorities <sup>1</sup>	Actual
	2003-04	2003-04	2003-04
	<b>\$ millions</b>		
Statistics Canada			
125 Program expenditures	322.3	369.1	359.4
(S) Contributions to employee benefit plans	60.7	68.7	68.7
Total department	<b>383.0</b>	<b>437.8</b>	<b>428.1</b>

Note:

1. Total authorities are Main Estimates plus Supplementary estimates plus Other authorities.

## Financial Table 7: Comparison of Total Planned Spending with Actual Spending

Departmental Planned versus Actual Spending by Business Line (\$ millions)

Business Lines	FTEs	Operating	Capital	Grants and Contributions	Total Gross Expenditures	Less: Respendable Revenues	Total Net Expenditures
Economic and Social Statistics	4,253	443.2	0.0	0.6	443.8	116.3	327.5
	4,462	485.4	0.0	0.6	486.0	117.4	368.6
	<b>4,843</b>	<b>448.3</b>	<b>0.0</b>	<b>0.6</b>	<b>448.9</b>	<b>87.3</b>	<b>361.6</b>
Census of Population Statistics	856	69.2	0.0	0.0	69.2	13.7	55.5
	732	81.8	0.0	0.0	81.8	12.6	69.2
	<b>805</b>	<b>82.8</b>	<b>0.0</b>	<b>0.0</b>	<b>82.8</b>	<b>16.3</b>	<b>66.5</b>
Total	5,109	512.4	0.0	0.6	513.0	130.0	383.0
	5,194	567.2	0.0	0.6	567.8	130.0	437.8
	<b>5,648</b>	<b>531.2</b>	<b>0.0</b>	<b>0.6</b>	<b>531.7</b>	<b>103.7</b>	<b>428.1</b>
Other revenues and expenditures							
Non-respendable revenues <sup>5</sup>							0.8
							0.8
							<b>0.8</b>
Cost of services by other departments							47.8
							51.2
							<b>50.5</b>
Net cost of the program							431.6
							489.8
							<b>479.4</b>

## Financial Table 8: Historical Comparison of Total Planned Spending with Actual Spending

Business lines	Actual 2001-02	Actual 2002-03	Planned spending 2003-04	Total authorities <sup>1</sup> 2003-04	Actual 2003-04
Economic and Social Statistics	369.1	361.4	327.5	368.6	361.6
Census of Population Statistics	221.6	61.3	55.5	69.2	66.5
Total	<b>590.7</b>	<b>422.7</b>	<b>383.0</b>	<b>437.8</b>	<b>428.1</b>

Note:

1. Total authorities are Main estimates plus Supplementary estimates plus Other authorities.



## Financial Table 9: Respendable Revenues<sup>1</sup>

### Respendable revenues by business line (\$ millions)

Business lines	Actual 2001-02	Actual 2002-03	Planned revenues 2003-04	Total authorities <sup>2</sup> 2003-04	Actual 2003-04
Economic and Social Statistics	74.1	98.2	116.3	117.4	87.3
Census of Population Statistics	13.6	12.1	13.7	12.6	16.3
<b>Total Respendable revenues</b>	<b>87.7</b>	<b>110.3</b>	<b>130.0</b>	<b>130.0</b>	<b>103.7</b>

Notes:

1. Formerly called "Revenues credited to the vote."
2. Total authorities are Main estimates plus Supplementary estimates plus Other authorities.

## Financial Table 10: Non-respendable Revenues<sup>1</sup>

### Non-respendable revenues by business line (\$ millions)

Business lines	Actual 2001-02	Actual 2002-03	Planned spending 2003-04	Total authorities <sup>2</sup> 2003-04	Actual 2003-04
Economic and Social Statistics	0.8	0.8	0.8	0.8	0.8
Census of Population Statistics	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
<b>Total Non-respendable revenues</b>	<b>0.8</b>	<b>0.8</b>	<b>0.8</b>	<b>0.8</b>	<b>0.8</b>

Notes:

1. Formerly called "Revenues credited to the CRF."
2. Total authorities are Main estimates plus Supplementary estimates plus Other authorities.

## Financial Table 11: Transfer Payments

### Transfer payments by business line (\$ millions)

Business lines	Actual 2001-02	Actual 2002-03	Planned spending 2003-04	Total authorities <sup>1</sup> 2003-04	Actual 2003-04
<b>Grants</b>					
Economic and Social Statistics	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Census of Population Statistics	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
<b>Total grants</b>	<b>0.0</b>	<b>0.0</b>	<b>0.0</b>	<b>0.0</b>	<b>0.0</b>
<b>Contributions</b>					
Economic and Social Statistics	0.6	0.6	0.6	0.6	0.6
Census of Population Statistics	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
<b>Total contributions</b>	<b>0.6</b>	<b>0.6</b>	<b>0.6</b>	<b>0.6</b>	<b>0.6</b>
<b>Total transfer payments</b>	<b>0.6</b>	<b>0.6</b>	<b>0.6</b>	<b>0.6</b>	<b>0.6</b>

Note:

1. Total authorities are Main Estimates plus Supplementary estimates plus Other authorities.

**Financial Table 12: External Charging**

				2003-04				Planning Years			
Fee Activity	Fee Type	Fee Setting Authority	Date last modified	Forecast Revenue (\$000)	Actual Revenue (\$000)	Full Cost (\$000)	Service Standard	Performance Results	Fiscal Year	Forecast Revenue (\$000)	Estimated Full Cost (\$000)
Statistics Canada Publications	Other Goods and Service - Fee for Post-script Manuscript Product	Ministerial Authority to enter into contract	April 1996	1,500.0	\$1,417.0	\$1,417.0	Fixed prices to clients for individual issues and/or subscriptions.	Continue to meet client information needs through hard copy sales and increasingly in electronic format	2004-05	\$1,260.0	\$1,260.0
									2005-06	\$1,255.0	\$1,255.0
									2006-07	\$1,235.0	\$1,235.0
CANSIM	Other Goods and Service - Fee for Access	Ministerial Authority to enter into contract	September 2001	845.0	\$1,384.5	\$1,384.5	Specific contracts for distributors with set prices for fixed options; Internet access at fixed prices also.	No distributors terminated contracts because of price. Internet sales continue to grow.	2004-05	\$1,388.6	\$1,388.6
									2005-06	\$1,451.6	\$1,451.6
									2006-07	\$1,514.2	\$1,514.2
Special Statistical Services	Other Goods and Service - Fee for Service	Ministerial Authority to enter into contract	July 1997	47,350.0	\$33,335.1	\$33,335.1	Each unique contract has its own separate specifications and deliverables.	All deliverables met and contracts paid in full.	2004-05	\$42,023.0	\$42,023.0
									2005-06	\$40,899.0	\$40,899.0
									2006-07	\$40,273.0	\$40,273.0
				Total (O) 49,720.0	Total (O) 36,136.6	Total (O) 36,136.6		Sub-total:	\$44,671.6	\$44,671.6	
								Sub-total:	\$43,605.6	\$43,605.6	
								Sub-total:	\$43,022.2	\$43,022.2	

Statistics Canada is committed to serving its clients in a prompt, reliable and courteous manner. To this end, the Agency has developed standards of service which employees observe in serving our clients. These standards, which are published on the website and in paper form, make commitments in the following six categories: relevance, accuracy, timeliness, accessibility, interpretability and coherence.

# SECTION IV: ORGANIZED FOR RESULTS

## A. ORGANIZATION AND BUSINESS LINE MATRIX

The Agency has, by design, adopted an organization and program activity matrix structure to govern the way it plans its operations, and allocates and manages its resources. This orientation was taken to deal with the complexities of managing statistical operations and processes, and to meet the needs of responding to accountability requirements for what it does with its resources to the government, the Parliament and the public, and to its stakeholders and its many interested users.

The matrix structure is supported by various departmental processes and systems used for planning, budgeting, reporting and monitoring of the Agency’s programs.

The matrix structure satisfies two important needs for Statistics Canada: the requirement to report to Parliament from a program perspective, for example the Census of Population Program, and the necessity to monitor activities from a functional perspective for operational reasons. The functional side depicts how the organization is set up physically, as described by the organization structure, and how resources are allocated. The program side depicts the products or services produced by Statistics Canada and how the Agency justifies its total budget to Treasury Board and Parliament.

The Minister of Industry is responsible for Statistics Canada. The Agency is headed by the Chief Statistician of Canada, who is supported by seven assistant chief statisticians, four of whom are responsible for statistical programs and the other three for technical support and management services. Table 14 shows the relationships between Statistics Canada’s two principal business lines and its organizational structure. The table also details the 2003–04 resources by organization and business line.

**Table 13: 2003–2004 Resources by Organization and Business Line**

**Comparison of total planned spending with actual expenditures (\$ millions)**

<div style="text-align: center;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; margin: 0 auto; width: 150px;">Minister of Industry</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; margin: 0 auto; width: 150px;">Chief Statistician</div> </div>											
Business Lines	ACS Social, Institutions and Labour Statistics	ACS Business and Trade Statistics	ACS National Accounts and Analytical Studies	ACS Analysis and Development	ACS Communications and Operations	ACS Informatics and Methodology	ACS Management Services	Sub-totals	Vote netted revenues	Share of Totals	total
	\$ millions										%
Economic and Social Statistics	35.9 <sup>1</sup> <i>40.6<sup>2</sup></i> <b>40.5<sup>3</sup></b>	74.3 <i>76.8</i> <b>76.7</b>	27.5 <i>31.0</i> <b>31.8</b>	11.5 <i>14.8</i> <b>15.1</b>	77.2 <i>96.1</i> <b>95.9</b>	69.5 <i>80.6</i> <b>80.7</b>	147.9 <i>146.3</i> <b>108.3</b>	407.9 <i>486.0</i> <b>408.5</b>	116.3 <i>117.4</i> <b>87.3</b>	291.5 <i>368.6</i> <b>321.0</b>	86 <i>84</i> <b>84</b>
Census of Population Statistics	37.5 <i>40.7</i> <b>40.8</b>	0.0 <i>0.0</i> <b>0.0</b>	0.0 <i>0.0</i> <b>0.0</b>	0.0 <i>0.0</i> <b>0.0</b>	12.9 <i>9.9</i> <b>9.4</b>	15.3 <i>19.2</i> <b>20.5</b>	3.5 <i>12.0</i> <b>12.2</b>	69.2 <i>81.8</i> <b>82.8</b>	13.7 <i>12.6</i> <b>16.3</b>	55.5 <i>69.2</i> <b>66.5</b>	14 <i>16</i> <b>16</b>
<b>Total Program</b>	73.4 <i>40.7</i> <b>81.3</b>	74.3 <i>76.8</i> <b>76.7</b>	27.5 <i>31.0</i> <b>31.8</b>	11.5 <i>14.8</i> <b>15.1</b>	90.1 <i>106.6</i> <b>105.3</b>	84.8 <i>99.7</i> <b>101.2</b>	151.4 <i>158.3</i> <b>120.5</b>	477.1 <i>567.8</i> <b>491.2</b>	130.0 <i>130.0</i> <b>103.7</b>	347.1 <i>437.8</i> <b>428.1</b>	100 <i>100</i> <b>100</b>

Notes:

1. Numbers in normal font denote Main estimate levels in 2003–04.
2. *Numbers in italics denote Total authority in 2003–04.*
3. **Numbers in bold denote Actual expenditures/revenues in 2003–04.**



## **SECTION V: APPENDICES**

### ***A. Integrated Program Reporting***

Managing the quality of statistical programs in general and statistical information in particular is essential at statistics Canada to ensure its continued relevance and credibility. Agency managers also need to monitor the quality of their programs to be able to make enlightened decisions on priorities, adjustments in programs to meet users' needs, reallocations of resources, etc. As a result, program managers are required to conduct a self assessment of their programs and report on their program performance every two years, alternating between a biennial program report (BPR) and a quadrennial program report (QPR).

Intended for the chief statistician, the report is primarily a tool for communication between program managers and senior management but will also be used to communicate program issues to interested parties inside and outside statistics Canada. The ultimate goal and the prime expectation of these reports are that program managers conduct a thorough and rigorous self-assessment on their program's strengths, weaknesses, opportunities and vulnerabilities and provide a plan to the chief statistician on how the program should best proceed.

Performance reporting is integrated at statistics Canada in that it harmonizes both in time and comprehensiveness 3 aspects of performance information – the annual consolidation of indicators, biennial performance review and quadrennial performance review – while fostering a performance assessment approach on the basis of an institutionalized quality assessment framework.

#### **1. The Annual Consolidation of Indicators (ACI)**

Each year, program managers receive a series of quantitative performance indicators at the program level drawn from central data sources. The ACI allows annual monitoring of programs with little or no response burden on individual programs and provides a set of readily available, basic performance indicators for consideration in the biennial program report and the quadrennial program review processes.

#### **2. The Quadrennial Program Review (QPR)**

The quadrennial program review (QPR) is a comprehensive review conducted every four years. The QPR is strategic in nature – it involves a through consultation with key constituents, particularly on their satisfaction of the program outputs and feedback for strategic direction. Feedback is obtained through satisfaction surveys, on-going or ad hoc meetings, participation in advisory committees, etc. This process allows the program manager to articulate a strategic direction for the next four years which will be presented to the joint planning/evaluation committee for guidance and approval.

### **3. The Biennial Program Report (BPR)**

The biennial program report is conducted every two years after the quadrennial program review and reports on progress and emerging issues vis-à-vis a program's approved strategic plan with the view to being modified as required.

### **4. The Quality Assurance Framework (QAF)**

The agency's quality assurance framework, which provides a structure for analysing and reporting on the program quality, scopes out the assessment of the program via the QPR and BPR. It defines the six dimensions of quality and each dimension refers to quantitative or qualitative indicators which are to be addressed if relevant to the program. The QAF also forms the basis as evidenced in this report, for measuring the agency's achievements to performance commitments.

## ***B. Crosswalk between the 2003-04 Report on Plans and Priorities and the 2003-04 Departmental Performance Report***

<b>Initiatives</b>	<b>Planned Activities</b>	<b>DPR page</b>
<b>Information to support informed policy formulation and decision-making</b>		
1. 2001 Census of Population	The Agency completed the release of all of the census data by May 2003. During 2003, the census results were used to evaluate and recalibrate the population estimates that are used for transfer payments and many other purposes.	19
2. 2006 Census of Population	The Agency will continue its consultations on the content of the 2006 Census. Work will continue to test and develop the content for the Dress Rehearsal in 2004.	20
3. 2001 Census of Agriculture	Statistics Canada will release the Agriculture-Population Linkage Database in November 2003 as well as the publication "Canadian Agriculture at a Glance" in the spring of 2004.	27
4. 2006 Census of Agriculture	Over the planning period, the Agency will complete the design, development and testing of the various automated systems and processes involved in the 2006 Census in preparation for a dress rehearsal in May 2004.	34
<b>Post-Censal Surveys</b>		
5. 2001 Aboriginal Peoples' Survey	Currently dissemination plans were developed in consultation with Aboriginal groups, and with other stakeholders, and data are scheduled to be available in the summer of 2003. Work in future years will focus on analysis and dissemination activities.	21
6. 2001 Participation and Activities Limitation Survey	Statistics Canada has released two major reports from this survey in 2003.	22
7. Ethnic Diversity Survey	The Agency has released initial information in the summer of 2003; further work will then be conducted on the dissemination and analysis of additional information.	20
8. Customs Blueprint	Fiscal year 2003-2004 was the final year of this project. The major steps undertaken include the coding of the system, staff training and implementation.	51

<b>Initiatives</b>	<b>Planned Activities</b>	<b>DPR page</b>
9. Trends and Conditions in Canada's Urban Communities	Statistics Canada will develop a report on Trends and Conditions in Canada's Urban Communities addressing a range of social and economic themes.	26
10. Economic Outcomes of Immigrants	The Agency will undertake a series of analytical projects on the economic outcomes of immigrants.	53
11. Measuring Social Capital	The Agency has conducted this survey in 2003. The first release of information will occur in the summer of 2004.	53
<b><i>Financial Markets and Economic Behaviour</i></b>		
12. Quarterly Market Value Balance Sheets	The improved quarterly publication completes phase one of a multi-year project. Further enhancements to these data will include: additional series on a seasonally-adjusted basis, market value estimates for debt and equity, as well as the development of some estimates of real wealth. These enhancements will support further analysis into important household issues such as saving behaviour in relation to capital gains and the adequacy of savings for retirement.	ongoing
13. Capital Markets Project	The feasibility study of this project was positive but a source for the required investment needed to implement the project has not been identified at this time.	On hold
<b>Information needed to meet emerging issues and new challenges</b>		
14. An Index of Total Labour Compensation	An assessment of the LCI pilot data will be conducted by the end of 2003/2004 and will be reported in detail during the next review period.	completed
15. Workplace and Employee Survey	The WES has been useful in furthering research on the federal government's innovation and skills agenda. The program is on-going and additional information will be reported upon in the next review period.	40
16. The Information System for Science and Technology Project	This rich database promises to yield many interesting and policy relevant insights as the survey results are analysed in more detail and reported in the next review period.	28



<b>Initiatives</b>	<b>Planned Activities</b>	<b>DPR page</b>
17. Socio-Economic Indicators of "Connectedness"	The purpose of this project is to provide information on factors influencing Canada's ability to achieve its objective of making the knowledge infrastructure accessible to all Canadians.	17
18. General Social Survey (GSS)	Additional results of this survey will be released in the summer of 2004 and will be reported in the next DPR.	53
19. Longitudinal Survey of Immigrants to Canada	The Longitudinal Survey of Immigrants to Canada is designed to improve our understanding of how immigrants adjust to life in Canada. The results of this survey will guide the determination of which services are most effective in helping newcomers settle into Canadian society and provide information on how new immigrants use the resources available to them.	23
20. Culture Trade and Investment	The core products of the Culture Trade and Investment program are estimates of culture trade comprising goods, services and intellectual property. A sector by sector approach will be introduced in 2003-04.	ongoing
21. Post-Secondary Transition Survey	The objectives of the PRDG program have been addressed to date. A project review will be made available at a later date.	completed
22. Life Skills Survey	The main field collection for this survey took place in 2002. Release of an international comparative report is scheduled for September 2004. More information will be available in the next review period.	ongoing
23. Survey of Financial Security (SFS)	This survey will provide information on the net worth of Canadians (the value of their assets less their debts). The objective is to provide information on the long-term ability of Canadians to sustain themselves.	completed
24. Enhanced Student Information System	ESIS has been piloted and is now in its implementation phase. A redesign of the processing system is underway.	ongoing
25. Education and Training Services Industry	The objective of this project has been to fill major data gaps in the area of education and training services.	completed

<b>Initiatives</b>	<b>Planned Activities</b>	<b>DPR page</b>
26. International Merchandise Trade Data Reconciliation and Improvement	The objective of the Exporter Registry is to identify the Characteristics of Canadian exporters and their evolution over the years and the work is ongoing. The reconciliation part of the project is completed.	completed
27. Environment Statistics Program	The objective of the Program is to provide Canadians with consistent, comprehensive and pertinent information with which to study the relationship between the environment and human activities.	41
28. Natural Resources Stocks Values	Statistics Canada has developed a method to produce complete estimates of natural resource stocks values; these will be eventually integrated into the regular estimates of national wealth compiled as part of the System of National Accounts.	completed
29. Energy Use and Greenhouse Gas Emissions	Statistics Canada will develop methods for producing provincial accounts of energy use and greenhouse gas emissions.	34
30. Water Use, Water Quantity and Water Quality	Statistics Canada will continue on the improvement of existing surveys or the development of new survey work to provide Canadians with more insight in an increasingly important field of interest. Progress will be reported in the next DPR.	ongoing
31. Flows of Scrap Materials	Statistics Canada will finalize the method for estimating flows of scrap metals and the first results will be published in a research paper and progress will be reported on at a later date.	ongoing
32. The Development of the Health Roadmap Initiative	Statistics Canada will publish results from the 2002 Canadian Community Health Survey (CCHS) on Mental Health and Well-Being. New data collection activities will be conducted as described above as well as the planning for a 2004 collection of a survey on nutrition. Other work in this area will depend on discussions taking place at the time of writing this report to reflect new or emerging information needs arising from the health care reform activities.	39

<b>Initiatives</b>	<b>Planned Activities</b>	<b>DPR page</b>
33. Canada Food Stats	The Agency will pursue the work with its partners to improve the quality of data published to account for the waste factor associated with food consumption at the household level.	ongoing
34. 2001 Farm Environmental Management Survey	Statistics Canada will continue its analytical work on the survey results. Results of this work, conducted in partnership with Agriculture and Agri-Food Canada, will be published in the next year in a series of bi-monthly bulletins as well as in Statistics Canada's Web site.	ongoing
<b>The maintenance of a national statistical knowledge infrastructure</b>		
<i>The Government-on-Line Initiative</i>		
35. Electronic Data Reporting (EDR) for Survey Respondents	Statistics Canada will pursue its developments to offer electronic reporting options to a larger number of survey respondents through the Secure Internet Respondent Site and the Personalized Reporting and Exchange Services Site.	75
36. Dissemination of Statistical Information	Statistics Canada will continue to improve the ease of access to its data. The Agency will continue to expand CANSIM II, its central data warehouse and mapping-interface services.	62
37. Using Administrative Data to Reduce Response Burden	Statistics Canada will implement a Blueprint plan to reduce survey burden for smaller firms involved in the annual business survey program. The Agency will also continue its efforts to replace survey data with GST records for a larger proportion of our monthly business survey respondents.	73
38. Classification Standards	The Agency will pursue the development and revisions of the above classification systems over the planning period.	72
39. The Service Improvement Initiative (SII)	Statistics Canada will continue to deliver quality services and information to Canadians and measure its performance through consultation and market research.	Annex B
40. The Public Service-Wide Modern Comptrollership Initiative	The Agency will develop an action plan to further improve management practices as noted in the capacity assessment conducted last year. This activity is on-going and will be reported upon during the next DPR.	ongoing

## C. Legislated Requirements for Statistics Canada

*In addition to the Statistics Act, the following federal acts give the Chief Statistician or Statistics Canada responsibility for the collection or provision of specific information:*

---

<i>Alberta Natural Resources Act</i>	1930, c.3, as amended
<i>Banks Act</i>	R.S.C., 1985, c. B-1, as amended
<i>Canada Council Act</i>	R.S.C., 1985, c. C-2, as amended
<i>Canada Elections Act</i>	R.S.C., 1985, c. E-1, as amended
<i>Canada Pension Plan Act</i>	R.S.C., 1985, c. C-8, as amended
<i>Canada Pension Plan Investment Board Act</i>	1997, c. 40, as amended
<i>Canada Student Financial Assistance Act</i>	1994, c. 28, as amended
<i>Canada Student Loans Act</i>	R.S.C., 1985, c. S-23, as amended
<i>Canada Transportation Act</i>	1996, c. 10, as amended
<i>Children of Deceased Veterans Education Assistance Act</i>	R.S.C., 1985, c. C-28, as amended
<i>Competition Act</i>	R.S.C., 1985, c. C-34, as amended
<i>Constitution Act</i>	1867
<i>Constitutional Amendments</i>	1996, c. 1, as amended
<i>Corporations Returns Act</i>	R.S.C., 1985, c. C-43, as amended
<i>Electoral Boundaries Readjustment Act</i>	R.S.C., 1985, c. E-3, as amended
<i>Electoral Boundaries Readjustment Suspension Act</i>	1992, c. 25, as amended
<i>Employment Insurance Act</i>	1996, c. 23, as amended
<i>Energy Efficiency Act</i>	1992, c. 36, as amended
<i>Energy Monitoring Act</i>	R.S.C., 1985, c. E-8, as amended
<i>Excise Tax Act</i>	R.S.C., 1985, c. E-14, as amended
<i>Federal–Provincial Fiscal Arrangements and Federal Act</i>	
<i>Governor General's Act</i>	R.S.C., 1985, c. G-9, as amended
<i>Income Tax Act</i>	1948, c. 52
<i>Industrial and Regional Development Act</i>	R.S.C., 1985, c. I-8, as amended
<i>Judges Act</i>	R.S.C., 1985, c. J-1, as amended
<i>Marine Liability Act</i>	2001, c. 6, as amended
<i>Northern Pipeline Act</i>	R.S.C., 1985, c. N-26, as amended
<i>Old Age Security Act</i>	R.S.C., 1985, c. O-9, as amended
<i>Patent Act</i>	R.S.C., 1985, c. P-4, as amended
<i>Payments in Lieu of Taxes Act</i>	R.S.C., 1985, c. M-13, as amended
<i>Pension Act</i>	R.S.C., 1985, c. P-6, as amended
<i>Pension Benefits Standards Act</i>	R.S.C., 1985, c. P-7, as amended
<i>Provincial Subsidies Act</i>	R.S.C., 1985, c. P-26, as amended
<i>Railway Relocation and Crossing Act</i>	R.S.C., 1985, c. R-4, as amended
<i>Representation Act</i>	1974, c. 13, as amended
<i>Salaries Act</i>	R.S.C., 1985, c. S-3, as amended
<i>Supplementary Retirement Benefits Act</i>	R.S.C., 1985, c. S-24, as amended
<i>Telecommunications Act</i>	1993, c. 38, as amended
<i>War Veterans Allowance Act</i>	R.S.C., 1985, c. W-3, as amended

---



## ***D. Pre-established Release Dates for Major Surveys***

**Table 14: Major Statistics Canada Products and their Frequency**

<b>Major subject areas</b>	<b>Frequency</b>
Building Permits	Monthly
Canada's International Transactions in Securities	Monthly
Canadian International Merchandise Trade	Monthly
Leading Indicators	Monthly
Consumer Price Index	Monthly
Employment Insurance	Monthly
Employment, Payrolls and Hours	Monthly
Help-wanted Index (Series terminated in May 2003)	Monthly
Industrial Product Price and Raw Materials Price Indexes	Monthly
Labour Force Survey	Monthly
Monthly Survey of Manufacturing	Monthly
New Housing Price Index	Monthly
New Motor Vehicle Sales	Monthly
Gross Domestic Product by Industry	Monthly
Retail Trade	Monthly
Travel between Canada and Other Countries	Monthly
Wholesale Trade	Monthly
Balance of International Payments	Quarterly
Business Conditions Survey, Manufacturing Industries	Quarterly
Characteristics of International Travelers	Quarterly
Farm Cash Receipts	Quarterly
Industrial Capacity Utilization Rates	Quarterly
International Travel Account	Quarterly
National Economic and Financial Accounts	Quarterly
Quarterly Financial Statistics for Enterprises	Quarterly
Investment in non-residential building construction	Quarterly
Labour Productivity, Hourly Compensation and Unit Labour Cost	Quarterly
Net Farm Income	Annual
Private and Public Investment in Canada	Annual
Field Crop Reporting Survey	Seasonal

**Note:**

In 2003–2004, all major economic indicators with pre-established release dates met their target, except for the Industrial Product and Raw Materials Price Indexes during the power outage in August 2003.

# Index

## A

Aboriginal, 21, 40  
Accessibility of Information, 15, 58, 60, 61, 64, 68  
Accuracy of Information, 15, 46, 47, 48, 49, 51  
Administrative Data, 45, 48, 49, 74  
Agency Spending, 12

## B

Biotechnology, 29  
Business Line Matrix, 88

## C

Canadian Centre for Justice Statistics, 36, 41, 66  
Census of Agriculture, 27, 34  
Census of Population, 19, 28, 60  
Changing Role, 10  
Children and Youth, 23  
Classification Systems, 73  
Coherence of Information, 15, 71, 72

## E

Economic Opportunities and Innovation, 27, 53  
Education, 24, 25, 26, 66  
Education Partners, 67  
Electronic Data Reporting, 76, 77  
Employee Opinion Survey, 77  
Energy Consumption, 34  
Environment, 34, 37, 38, 41  
Ethnic Diversity, 20  
Exit and Return of Canadians, 26  
External Evaluations, 13

## H

Health, 35, 39  
Health Roadmap Initiative, 39

## I

Innovation, 28, 52  
Intellectual Property, 29  
Interpretability of Information, 15, 70

## K

Key Partnerships, 10  
Knowledge Infrastructure, 17, 73, 74, 79

## L

Labour Market, 31, 53, 81

## M

Mandate, 10  
Matrix, 88

## N

National Accounts, 45, 55, 71  
National Statistical Organization, 10, 18, 57

## P

Participation and Activity Limitations, 22  
Post-Censal Surveys, 20  
Priority-Setting, 18  
Public Service, 76, 79

## Q

Quality Assurance Framework, 14, 15, 90

## R

Relevance, 15, 19, 36, 41  
Response Burden, 14, 74, 75  
Results-Achievements Framework, 16  
Results-Expectations, 14

## S

Statistical Program Achievements, 18  
Statistics Canada: Who We Are, 8

## T

Telecommunications, 32  
Timeliness, 15, 55  
Training and Development, 77, 79

## W

Workplace, 40, 77



# INDEX

## A

Accessibilité, 16, 64  
Actualité de l'information, 16, 61  
Autochtones, 23, 44

## B

Biotechnologie, 32

## C

Cadre d'assurance de la qualité, 16  
Cohérence de l'information, 16, 80

## D

Déclaration électronique des données, 86  
Départ et retour des Canadiens, 29  
Dépenses de l'organisme, 12  
Diversité ethnique, 23  
Données administratives, 54

## E

Éducation, 27, 28, 34, 74  
Enfants et les jeunes, 25  
Environnement, 39, 42  
Évaluation externe, 14  
Exactitude de l'information, 16, 52

## F

Fardeau de réponse, 82  
Fonction publique, 86, 91  
Formation et perfectionnement, 89

## G

Gestion matricielle, 97

## I

Infrastructure nationale, 82  
Innovation, 59  
Interprétation des données, 16, 79

## M

Milieu de travail, 45, 86

## P

Partenaires en éducation, 75  
Partenariats, 10, 72  
Participation et limitations d'activités, 24  
Pertinence, 16, 21,  
Priorités, 20

## R

Recensement de l'agriculture, 31, 38  
Recensement de la population, 22, 66  
Résultats et attentes, 15  
Résultats et réalisations, 18  
Rôle en évolution, 10

## S

Santé, 39, 43  
Sondage d'opinion-employés, 86  
Systèmes de classification de type, 81



D. Calendrier de diffusion des données des principales enquêtes

Tableau 14 : Principaux produits de Statistique Canada et leur périodicité

Principaux domaines	Périodicité
Assurance-emploi	Mensuelle
Commerce de détail	Mensuelle
Commerce de gros	Mensuelle
Commerce international de marchandises du Canada	Mensuelle
Emploi, gains et durée du travail	Mensuelle
Enquête mensuelle sur les industries manufacturières	Mensuelle
Enquête sur la population active	Mensuelle
Indice composite	Mensuelle
Indice de l'offre d'emploi (série achevée en mai 2003)	Mensuelle
Indice des prix à la consommation	Mensuelle
Indice des prix des logements neufs	Mensuelle
Indice des prix des produits industriels	Mensuelle
Indice des prix des matières brutes	Mensuelle
Opérations internationales du Canada en valeurs mobilières	Mensuelle
Permis de bâtir	Mensuelle
Produit intérieur brut par industrie	Mensuelle
Ventes de véhicules automobiles neufs	Mensuelle
Voyages entre le Canada et les autres pays	Mensuelle
Balance des paiements internationaux	Trimestrielle
Caractéristiques des voyageurs internationaux	Trimestrielle
Compte des voyages internationaux	Trimestrielle
Comptes économiques et financiers nationaux	Trimestrielle
Enquête sur les perspectives du monde des affaires, industries manufacturières	Trimestrielle
Investissement dans la construction de bâtiments non résidentiels	Trimestrielle
Productivité du travail, rémunération horaire et coût unitaire de main-d'œuvre	Trimestrielle
Statistiques financières trimestrielles des entreprises	Trimestrielle
Taux d'utilisation de la capacité industrielle au Canada	Trimestrielle
Recettes monétaires agricoles	Trimestrielle
Investissements privés et publics au Canada	Annuelle
Revenu agricole net	Annuelle
Rapports sur les grandes cultures	Saisonnnière

Note :

En 2003-2004, tous les principaux indicateurs économiques ayant des dates de diffusion préétablies ont été publiés à la date prévue, sauf pour l'indice des prix des produits industriels et l'indice des matières brutes durant la panne d'électricité en août 2003.

## C. Mandat législatif

Voici une liste des lois fédérales qui, au même titre que la Loi sur la statistique, accordent au statisticien en chef ou à Statistique Canada la responsabilité de la collecte ou de la diffusion de données particulières :

Loi canadienne sur les prêts aux étudiants	L.R.C., 1985, ch. S-23, telle que modifiée
Loi constitutionnelle	1867
Loi de l'impôt sur le revenu	1948, ch. 52
Loi des ressources naturelles de l'Alberta	1930, ch. 3, telle que modifiée
Loi électorale du Canada	L.R.C., 1985, ch. E-1, telle que modifiée
Loi fédérale sur l'aide financière aux étudiants	1994, ch. 28, telle que modifiée
Loi sur l'aide en matière d'éducation aux enfants des anciens combattants décédés	L.R.C., 1985, ch. C-28, telle que modifiée
Loi sur l'assurance-emploi	1996, ch. 23, telle que modifiée
Loi sur l'efficacité énergétique	1992, ch. 36, telle que modifiée
Loi sur l'Office d'investissement du régime de pensions du Canada	1997, ch. 40, telle que modifiée
Loi sur la concurrence	L.R.C., 1985, ch. C-34, telle que modifiée
Loi sur la représentation	1974, ch. 13, telle que modifiée
Loi sur la responsabilité en matière maritime	2001, ch. 6, telle que modifiée
Loi sur la révision des limites des circonscriptions électorales	L.R.C., 1985, ch. E-3, telle que modifiée
Loi sur la sécurité de la vieillesse	L.R.C., 1985, ch. O-9, telle que modifiée
Loi sur la surveillance du secteur énergétique	L.R.C., 1985, ch. E-8, telle que modifiée
Loi sur la suspension de la révision des limites des circonscriptions électorales	1992, ch. 25, telle que modifiée
Loi sur la taxe d'accise	L.R.C., 1985, ch. E-14, telle que modifiée
Loi sur le Conseil des Arts du Canada	L.R.C., 1985, ch. C-2, telle que modifiée
Loi sur le déplacement des lignes de chemin de fer et les croisements de chemin de fer	L.R.C., 1985, ch. R-4, telle que modifiée
Loi sur le développement industriel et régional	L.R.C., 1985, ch. I-8, telle que modifiée
Loi sur le gouverneur général	L.R.C., 1985, ch. G-9, telle que modifiée
Loi sur le pipeline du Nord	L.R.C., 1985, ch. N-26, telle que modifiée
Loi sur le Régime de pensions du Canada	L.R.C., 1985, ch. C-8, telle que modifiée
Loi sur les allocations aux anciens combattants	L.R.C., 1985, ch. W-3, telle que modifiée
Loi sur les arrangements fiscaux entre le gouvernement fédéral et les provinces	L.R.C., 1985, ch. B-1, telle que modifiée
Loi sur les banques	L.R.C., 1985, ch. P-4, telle que modifiée
Loi sur les brevets	L.R.C., 1985, ch. P-4, telle que modifiée
Loi sur les déclarations des personnes morales	L.R.C., 1985, ch. C-43, telle que modifiée
Loi sur les juges	L.R.C., 1985, ch. J-1, telle que modifiée
Loi sur les normes de prestations de pension	L.R.C., 1985, ch. P-7, telle que modifiée
Loi sur les paiements versés en remplacement d'impôts	L.R.C., 1985, ch. M-13, telle que modifiée
Loi sur les pensions	L.R.C., 1985, ch. P-6, telle que modifiée
Loi sur les prestations de retraite supplémentaires	L.R.C., 1985, ch. S-24, telle que modifiée
Loi sur les subventions aux provinces	L.R.C., 1985, ch. P-26, telle que modifiée
Loi sur les télécommunications	1993, ch. 38, telle que modifiée
Loi sur les traitements	L.R.C., 1985, ch. S-3, telle que modifiée
Loi sur les transports au Canada	1996, ch. 10, telle que modifiée
Révisions de la Constitution	1996, ch. 1, telles que modifiées

Page dans le rapport sur le rendement	Activités prévues		Initiatives
	66	82	81
	Statistique Canada continuera de rendre encore plus facile l'accès à ses données et d'augmenter le contenu de CANSIM II, son entrepôt central de données et ses services d'interface cartographique.	Statistique Canada mettra en œuvre un schéma visant à réduire le fardeau d'enquête pour les petites entreprises qui participent au programme annuel d'enquête sur les entreprises. En outre, l'organisme poursuivra ses efforts afin de remplacer les données d'enquête par les registres de la TPS pour une plus grande partie des répondants à ses enquêtes-entreprises mensuelles.	L'organisme continuera de perfectionner et de tenir à jour les systèmes de classification énumérés ci-dessus au cours de la période de planification.
			38. Normes de classification
			39. Initiative d'amélioration des services
			40. Initiative de modernisation de la fonction de contrôle pour l'ensemble de la fonction publique
			L'organisme élaborera un plan d'action visant à améliorer l'évaluation de la capacité effectuée l'an dernier. Cette activité est en cours d'élaboration et on fournira des renseignements sur les progrès réalisés dans le prochain rapport sur le rendement.
			En cours d'élaboration
			Annexe B

Initiatives	Activités prévues	Page dans le rapport sur le rendement
29. Consommation d'énergie et émissions de gaz à effet de serre	Statistique Canada mettra au point des méthodes pour produire des comptes provinciaux de consommation d'énergie et d'émissions de gaz à effet de serre.	39
30. Utilisation de l'eau, quantité d'eau et qualité de l'eau	Statistique Canada continuera d'améliorer les enquêtes existantes ou d'en concevoir de nouvelles afin d'offrir aux Canadiens une meilleure compréhension d'un domaine d'intérêt de plus en plus important. On donnera des renseignements sur les progrès réalisés dans le prochain rapport sur le rendement.	En cours d'élaboration
31. Circulation des déchets	Statistique Canada mettra au point la méthode pour estimer la circulation de la ferraille; on publiera les premiers résultats dans un document de recherche et on donnera plus tard des renseignements sur les progrès réalisés.	En cours d'élaboration
32. Mise en œuvre de l'initiative Cartet de route de l'information sur la santé	Statistique Canada diffusera les résultats de l'Enquête sur la santé dans les collectivités canadiennes, menée en 2002 et portant sur la santé mentale et le bien-être. De plus, l'organisme entreprendra de nouvelles activités de collecte de données comme mentionné précédemment ainsi que la planification de la collecte des données d'une enquête sur la nutrition, qui sera menée en 2004. La poursuite d'autres travaux dans ce domaine dépendra des discussions en cours au moment de la rédaction du présent rapport afin de refléter les nouveaux besoins en information qui s'imposeront à la suite des activités de réforme des soins de santé.	43
33. Statistiques sur les aliments au Canada	Statistique Canada poursuivra ses travaux, en collaboration avec ses partenaires, afin d'améliorer la qualité des données publiées en tenant compte du facteur de gaspillage lié à la consommation d'aliments par tous les ménages.	En cours d'élaboration
34. Enquête sur la gestion agroenvironnementale de 2001	Statistique Canada poursuivra son analyse des résultats de l'enquête. Le fruit de ces travaux, réalisés conjointement avec Agriculture et Agroalimentaire Canada, sera publié au cours de la prochaine année sous forme d'une série de bulletins bimestriels et sur le site Web de Statistique Canada.	En cours d'élaboration
<b>Maintien d'une infrastructure nationale de connaissances statistiques</b>		
<i>Initiative Gouvernement en direct</i>		
35. Déclaration électronique des données pour les répondants aux enquêtes	Statistique Canada poursuivra ses travaux afin d'offrir des options de déclaration électronique à un plus grand nombre de répondants aux enquêtes au moyen du site sécurisé de réponse par Internet et du site de services personnalisés d'échange et de collecte.	86



Initiatives	Activités prévues		Page dans le rapport sur le rendement
		Terminé	
21. Enquête sur les transitions au postsecondaire	Les objectifs de l'Enquête sur les transitions au postsecondaire ont été atteints jusqu'à maintenant. Une évaluation du projet sera disponible plus tard.		
22. Enquête internationale sur les compétences utiles à la vie	La principale collecte sur le terrain pour cette enquête a eu lieu en 2002. La diffusion d'un rapport comparatif à l'échelle internationale est prévue pour septembre 2004. On fournira d'autres renseignements au cours de la prochaine période d'évaluation.	En cours d'élaboration	
23. Enquête sur la sécurité financière	Dans le cadre de cette enquête, on donnera des renseignements sur l'avoir net des Canadiens (la valeur de leurs avoirs moins leurs dettes). L'objectif consiste à fournir des données sur la capacité à long terme des Canadiens d'assurer leur sécurité financière.	Terminé	
24. Système d'information amélioré sur les étudiants	Le Système d'information amélioré sur les étudiants a été mis à l'essai (projet pilote) et il sera maintenant mis en œuvre. À l'heure actuelle, on effectue un remaniement du système de traitement des données.	En cours d'élaboration	
25. Secteur des services d'enseignement et de formation	Ce projet visait à combler les principales lacunes dans les données sur l'éducation et les services de formation.	Terminé	
26. Rapprochement et amélioration des données sur le commerce international de marchandises	Le Registre des exportateurs vise à définir les caractéristiques des exportateurs canadiens et leur évolution au fil des ans ainsi que le travail qu'ils ont accompli. La partie sur le rapprochement des données est terminée.	Terminé	
27. Programme de la statistique de l'environnement	L'objectif de ce programme consiste à offrir aux Canadiens de l'information constante, exhaustive et pertinente avec laquelle ils peuvent étudier le lien entre l'environnement et les activités humaines.	47	
28. Valeur des stocks des ressources naturelles	Statistique Canada a élaboré une méthode pour produire des estimations complètes de la valeur des stocks des ressources naturelles; ces estimations pourront par la suite être intégrées aux estimations courantes de la richesse nationale complètes dans le cadre du Système de comptabilité nationale.	Terminé	

Page dans le rapport sur le rendement	Initiatives	Activités prévues
45	15. Enquête sur le milieu de travail et les employés L'Enquête sur le milieu de travail et les employés a été utile pour faire avancer les recherches sur l'innovation et les compétences, lesquelles font partie du plan d'action du gouvernement fédéral. Le programme est en cours d'exécution et on fournira des renseignements supplémentaires durant la prochaine période d'évaluation.	16. Projet d'élaboration du Système d'information qu'ils seront présentés au cours de la prochaine période d'évaluation. Celle riche base de données offrira des renseignements intéressants et pertinents sur le plan des politiques lorsque les résultats d'enquête seront analysés plus en détail et qu'ils seront présentés au cours de la prochaine période d'évaluation.
31	17. Indicateurs socioéconomiques de la « connectivité » Ce projet vise à fournir des renseignements sur les facteurs qui influencent la capacité du Canada à atteindre son objectif de rendre l'infrastructure des connaissances accessible à tous les Canadiens.	18. Enquête sociale générale D'autres résultats de cette enquête ont été diffusés à l'été 2004 et seront présentés dans le prochain rapport sur le rendement.
18	19. Enquête longitudinale auprès des immigrants du Canada L'Enquête longitudinale auprès des immigrants du Canada vise à améliorer notre compréhension de la façon dont les immigrants s'adaptent à la vie au Canada. Les résultats de cette enquête permettront de déterminer quels services sont les plus efficaces pour aider les nouveaux venus à s'intégrer à la société canadienne et fourniront des renseignements sur la façon dont les nouveaux immigrants utilisent les ressources qui sont mises à leur disposition.	20. Commerce et investissement dans le secteur culturel Les principaux produits du programme pour le commerce et l'investissement dans le secteur culturel sont les estimations sur le commerce, qui comprennent les biens et services et la propriété intellectuelle. À partir de 2003-2004, on adoptera une approche « secteur par secteur ».
53	En cours	En cours d'élaboration

Page dans le rapport sur le rendement	Initiatives		Activités prévues		
	7. Enquête sur la diversité ethnique	L'organisme a publié les premières données à l'été 2003; on entreprendra ensuite la diffusion et l'analyse de données additionnelles.	23		
	8. Schéma directeur des douanes	L'exercice 2003-2004 constituait la dernière année de ce projet. Les principales tâches réalisées étaient le codage du système, la formation des employés et la mise en œuvre du projet.	59		
	9. Tendances et conditions dans les collectivités urbaines au Canada	Statistique Canada rédigera un rapport sur les tendances et les conditions dans les collectivités urbaines au Canada qui traitera d'une variété de sujets sociaux et économiques.	28		
	10. L'intégration économique des immigrants	L'organisme entreprendra une série de projets d'analyse sur les questions relatives à l'intégration économique des nouveaux immigrants.	59		
	11. Mesure du capital social	L'organisme a mené cette enquête en 2003 et a publié les premières données à l'été 2004.	60		
Marchés financiers et comportement économique					
	12. Bilans trimestriels selon la valeur marchande	La publication trimestrielle améliorée complète la première étape d'un projet pluriannuel. D'autres améliorations à ces données comprendront : des séries supplémentaires de données désaisonnalisées, des estimations selon la valeur marchande pour les dettes et les avoirs ainsi que l'élaboration de certaines estimations de la richesse réelle. Ces améliorations appuieront d'autres analyses sur d'importantes questions liées aux ménages, telles que le comportement vis-à-vis de l'épargne relativement au gain en capital et la suffisance d'épargnes pour la retraite.		En cours d'élaboration	
	13. Projet sur les marchés financiers	Les résultats de l'étude de faisabilité de ce projet ont été positifs, mais la source d'investissement nécessaire pour mettre ce projet en œuvre n'a pu être obtenue jusqu'à maintenant.		En suspens	
Information nécessaire pour faire face aux nouvelles questions et relever de nouveaux défis					
14. Indice de la rémunération totale pour tous les emplois	On a procédé à l'évaluation des données du projet pilote de l'ICMO vers la fin de l'exercice 2003-2004 et on fournira les résultats détaillés au cours de la prochaine période d'évaluation.			Terminé	

**B. Tableau de concordance entre le rapport sur les Plans et priorités de 2003-2004 et le Rapport sur le rendement de 2003-2004**

Initiatives		Activités prévues		Page dans le rapport sur le rendement	
Information pour éclairer la formulation de politiques et la prise de décisions					
1. Recensement de la population de 2001	L'organisme a complété la diffusion de toutes les données du recensement en mai 2003. Au cours de la même année, les résultats du recensement ont été utilisés pour évaluer et corriger les prévisions démographiques qui servent à établir les paiements de transfert de même qu'à de nombreuses autres fins.	21			
2. Recensement de la population de 2006	L'organisme poursuivra ses consultations sur le contenu du Recensement de 2006. Les activités continueront en vue de mettre à l'essai et d'élaborer le contenu pour la répétition générale de 2004.	22			
3. Recensement de l'agriculture de 2001	Statistique Canada a diffusé la base de données du couplage agricole-population en novembre 2003 ainsi que la publication <i>Un coup d'œil sur l'agriculture canadienne</i> au printemps 2004.	31			
4. Recensement de l'agriculture de 2006	Pendant la période de planification, l'organisme a achevé la conception, le développement et l'essai des différents systèmes et méthodes informatisés qui seront utilisés pour le Recensement de 2006, en vue de la répétition générale de mai 2004.	38			
Enquêtes postcensitaires					
5. Enquête auprès des peuples autochtones de 2001	On a dressé les plans de diffusion en collaboration avec les groupes autochtones et d'autres intervenants, et les données ont été présentées au cours de l'été 2003. Pendant les années à venir, les travaux porteront essentiellement sur les activités d'analyse et de diffusion.	23			
6. Enquête sur la participation et les limitations d'activités de 2001	Statistique Canada a diffusé deux grands rapports pour cette enquête en 2003.	24			



### 3. Rapport de programme biennal

Le rapport de programme biennal (RPB) est mené tous les deux ans après l'examen de programme quadriennal. Il fait état des progrès réalisés et des nouveaux enjeux en fonction du plan stratégique approuvé du programme, dans le but d'apporter des modifications au programme, au besoin.

### 4. Cadre d'assurance de la qualité

Le cadre d'assurance de la qualité (CAQ) du Bureau, qui fournit une structure permettant d'analyser la qualité des programmes et d'en faire état, définit la portée de l'évaluation des programmes au moyen de l'EPQ et du RPB. Il définit les six dimensions de la qualité, et chacune d'entre elles renvoie à des indicateurs quantitatifs ou qualitatifs qu'il importe d'employer s'ils s'appliquent au programme. Comme en fait foi le présent rapport, le CAQ sert aussi de fondement à la mesure des réalisations du Bureau en regard de ses engagements en matière de rendement.

**A. Production de rapports de programme intégrés**

Afin d'assurer le maintien de la pertinence et de la crédibilité de son information, il est essentiel pour Statistique Canada de gérer la qualité de ses programmes statistiques en général et de son information statistique en particulier. Les gestionnaires du Bureau doivent également surveiller la qualité de leurs programmes pour être en mesure de prendre des décisions éclairées sur les priorités, l'adaptation des programmes en fonction des besoins des utilisateurs, la réaffectation des ressources, entre autres. Les gestionnaires de programme sont donc tenus d'évaluer leurs propres programmes et de faire état du rendement de ceux-ci tous les deux ans, dans un rapport de programme biennal et dans un rapport de programme quadriennal, en alternance.

Destinés au statisticien en chef, ces rapports sont principalement un outil assurant la communication entre les gestionnaires de programme et la haute direction, mais ils peuvent également servir à présenter les enjeux des programmes aux parties intéressées, à l'intérieur comme à l'extérieur de Statistique Canada. Ces rapports ont pour objectif ultime d'amener les gestionnaires à effectuer une évaluation complète et rigoureuse des forces, des faiblesses, des possibilités et des facteurs de vulnérabilité de leurs programmes et à soumettre au statisticien en chef un plan d'orientation des programmes.

À Statistique Canada, les rapports sur le rendement sont intégrés, c'est-à-dire qu'ils harmonisent dans le temps et de façon détaillée trois aspects de l'information sur le rendement — le regroupement annuel des indicateurs, l'examen du rendement biennal et l'examen du rendement quadriennal —, tout en adoptant une méthode d'évaluation du rendement fondée sur un cadre institutionnel d'évaluation de la qualité.

**1. Regroupement annuel des indicateurs**

Chaque année, les gestionnaires de programme reçoivent un ensemble d'indicateurs quantitatifs du rendement des programmes tirés de sources centrales de données. Le regroupement annuel des indicateurs (RAI) permet une surveillance annuelle des programmes sans imposer aux responsables de ces programmes un fardeau excessif de réponse et fournit un ensemble d'indicateurs de rendement de base facilement accessibles qui servent dans les processus du rapport de programme biennal et de l'examen de programme quadriennal.

**2. Examen de programme quadriennal**

L'examen de programme quadriennal (EPQ) est un examen détaillé réalisé tous les quatre ans. Il s'agit d'un examen de nature stratégique — cette démarche s'appuie sur une consultation poussée auprès des intervenants clés, notamment en ce qui concerne leur satisfaction par rapport aux résultats des programmes ainsi que leurs commentaires sur les orientations stratégiques. Les commentaires sont obtenus par l'intermédiaire d'enquêtes sur la satisfaction, de réunions périodiques ou ponctuelles, de la participation à des comités consultatifs, entre autres. Ce processus permet aux gestionnaires de programme de mettre en œuvre des orientations stratégiques pour les quatre années suivantes, lesquelles seront soumises au comité mixte de la planification et de l'évaluation à des fins d'encadrement et d'approbation.



## SECTION IV : UNE STRUCTURE BASÉE SUR LES RÉSULTATS

### A. RESPONSABILITÉ ET GESTION MATRICIELLE

Statistique Canada a choisi une structure matricielle de son organisation fonctionnelle et de ses programmes, et ce, afin de déterminer la façon de planifier ses opérations et de gérer ses ressources. L'organisme a pris cette voie dans le but de faire face à la complexité de gestion des opérations et des processus statistiques. Il l'a aussi prise pour pouvoir rendre compte de l'utilisation qu'il fait de ses ressources à l'administration publique, au Parlement, à ses intervenants et à ses nombreux utilisateurs que cela intéresse.

La structure matricielle repose sur divers processus et systèmes que l'organisme emploie pour planifier, dresser un budget, déclarer et surveiller ses programmes. Elle satisfait à deux importants besoins de Statistique Canada : l'exigence de faire état au Parlement de ses programmes, par exemple le programme du Recensement de la population, et la nécessité de suivre les activités d'un point de vue fonctionnel pour des raisons opérationnelles. Le côté fonctionnel dépêint la façon dont l'organisation est établie physiquement, comme le décrit la structure de l'organisation, et la manière dont les ressources sont allouées. Le côté des programmes représente les produits ou services de Statistique Canada et la façon dont l'organisme justifie son budget total au Conseil du Trésor et au Parlement.

Le ministre de l'Industrie est responsable de Statistique Canada. L'organisme est dirigé par le statisticien en chef du Canada, qui est secondé par sept statisticiens en chef adjoints (SCA) : quatre sont responsables de programmes statistiques et trois, de services techniques ou de gestion. Le tableau 14 indique les rapports entre les deux principaux programmes de Statistique Canada et son organisation fonctionnelle. Il expose également en détail les ressources de 2003-2004 qui y sont allouées.



Tableau financier 12 : Tarification externe

2003-2004										Années de planification			
Activité à recouvrement des coûts	Type de coût	Pouvoir d'établissement des coûts	Date de la dernière modification	Revenu prévu (en milliers de dollars)	Revenu réel (en milliers de dollars)	Coût total (en milliers de dollars)	Norme de service	Résultats liés au rendement	Exercice	Revenu prévu (en milliers de dollars)	Coût total estimatif (en milliers de dollars)		
Publications de Statistique Canada	Autres biens et services – coût d'un produit postmanuscrit	Pouvoir du ministre de conclure des marchés	Avril 1996	1 500,0	1 417,0 \$	1 417,0 \$	Chaque abonnement ou numéro se vend à prix fixe.	Continuer de répondre aux besoins en information des clients au moyen de ventes d'exemplaires imprimés et de plus en plus de documents électroniques.	2004-2005	1 260,0 \$	1 260,0 \$		
									2005-2006	1 255,0 \$	1 255,0 \$		
									2006-2007	1 235,0 \$	1 235,0 \$		
CANSIM	Autres biens et services – coût d'accès	Pouvoir du ministre de conclure des marchés	Septembre 2001	845,0	1 384,5 \$	1 384,5 \$	Contrats spécifiques pour les distributeurs, comportant des prix et des options fixes. L'accès à Internet est aussi à prix fixe.	Aucun distributeur n'a mis fin aux contrats en raison du prix. Les ventes par Internet continuent d'augmenter.	2004-2005	1 388,6 \$	1 388,6 \$		
									2005-2006	1 451,6 \$	1 451,6 \$		
Services statistiques spéciaux	Autres biens et services – coût pour le service	Pouvoir du ministre de conclure des marchés	Juillet 1997	47 350,0	33 335,1 \$	33 335,1 \$	Chaque contrat comprend ses propres spécifications et produits livrables.	Les dates de tous les produits livrables ont été respectées et les contrats ont été payés en entier.	2004-2005	42 023,0 \$	42 023,0 \$		
									2005-2006	40 899,0 \$	40 899,0 \$		
									2006-2007	40 273,0 \$	40 273,0 \$		
									Sous-total :	44 671,6 \$	44 671,6 \$		
				Total (O)		Total (		Sous-total :		Sous-total :			
				36 136,6		36 13		43 605,6 \$		43 605,6 \$			
								43 022,2 \$		43 022,2 \$			

Statistique Canada s'engage à fournir à ses clients des services rapides, fiables et courtois. À cet égard, l'organisme s'est doté de normes de service à la clientèle qui doivent être observées par les employés lorsqu'ils offrent des services à la clientèle. Ces normes, qui sont publiées dans le site Web et en version imprimée, engagent l'organisme à respecter les six catégories suivantes : la qualité, l'accessibilité, la promptitude, le coût, la fiabilité et le mécanisme de redressement.

1. Les autorisations totales sont la somme des montants prévus aux budgets des dépenses principal et supplémentaire et des autres autorisations.

Contributions				
Statistique économique et sociale	0,6	0,6	0,6	0,6
Statistique du Recensement de la population	0,0	0,0	0,6	0,6
Total des contributions	0,6	0,6	0,6	0,6
Statistique économique et sociale	0,0	0,0	0,0	0,0
Statistique du Recensement de la population	0,0	0,0	0,0	0,0
Total des subventions	0,0	0,0	0,0	0,0
Subventions				
Statistique économique et sociale	0,0	0,0	0,0	0,0
Statistique du Recensement de la population	0,0	0,0	0,0	0,0
Total des subventions	0,0	0,0	0,0	0,0
Paielements de transfert par secteur d'activité (en millions de dollars)				
Secteur d'activité	Paielements réels	Paielements réels	Dépenses prévues	Autorisations totales <sup>1</sup>
2001-2002	2002-2003	2003-2004	2003-2004	2003-2004
2001-2002	2002-2003	2003-2004	2003-2004	2003-2004

Tableau financier 11 : Paielements de transfert

1. Auparavant appelées « recettes à valoir sur le Trésor ».

2. Les autorisations totales sont la somme des montants prévus aux budgets des dépenses principal et supplémentaire et des autres autorisations.

Recettes non disponibles par secteur d'activité (en millions de dollars)				
Statistique économique et sociale	0,8	0,8	0,8	0,8
Statistique du Recensement de la population	0,0	0,0	0,0	0,0
Total des recettes non disponibles	0,8	0,8	0,8	0,8
Secteur d'activité	Recettes réelles	Recettes réelles	Recettes prévues	Autorisations totales <sup>2</sup>
2001-2002	2002-2003	2003-2004	2003-2004	2003-2004
2001-2002	2002-2003	2003-2004	2003-2004	2003-2004

Tableau financier 10 : Recettes non disponibles<sup>1</sup>

1. Auparavant appelées « recettes à valoir sur le crédit ».

2. Les autorisations totales sont la somme des montants prévus aux budgets des dépenses principal et supplémentaire et des autres autorisations.

Recettes disponibles par secteur d'activité (en millions de dollars)				
Statistique économique et sociale	74,1	98,2	116,3	117,4
Statistique du Recensement de la population	13,6	12,1	13,7	12,6
Total des recettes disponibles	87,7	110,3	130,0	130,0
Secteur d'activité	Recettes réelles	Recettes réelles	Recettes prévues	Autorisations totales <sup>2</sup>
2001-2002	2002-2003	2003-2004	2003-2004	2003-2004
2001-2002	2002-2003	2003-2004	2003-2004	2003-2004

Tableau financier 9 : Recettes disponibles<sup>1</sup>

**Tableau financier 7 : Comparaison des dépenses totales prévues et des dépenses réelles**  
Dépenses prévues de l'organisme par opposition aux dépenses réelles, par secteur d'activité  
(en millions de dollars)

Secteur d'activité	ETP	Dépenses de fonctionnement	Dépenses immobili- en	Dépenses Subventions et contri- butions	Total des dépenses brutes	Moins : dépenses recettes disponibles	Total des dépenses nettes
Statistique économique et sociale	4 253	443,2	0,0	0,6	443,8	116,3	327,5
	4 462	485,4	0,0	0,6	486,0	117,4	368,6
Statistique du Recensement de la population	856	69,2	0,0	0,0	69,2	13,7	55,5
	805	82,8	0,0	0,0	82,8	16,3	66,5
Autres recettes et dépenses	5 109	512,4	0,0	0,6	513,0	130,0	383,0
	5 194	567,2	0,0	0,6	567,8	130,0	437,8
Recettes non disponibles	0,8						
	0,8						
Coût des services offerts par d'autres ministères	47,8						
	51,2						
Coût net du programme	431,6						
	489,8						
	479,4						

**Tableau financier 8 : Comparaison historique des dépenses totales prévues et des dépenses réelles**

Dépenses réelles	Dépenses	Dépenses	Dépenses	Dépenses	Dépenses
Secteur d'activité	2001-2002	2002-2003	2003-2004	2003-2004	2003-2004
Statistique économique et sociale	369,1	361,4	327,5	368,6	361,6
Statistique du Recensement de la population	221,6	61,3	55,5	69,2	66,5
Total	590,7	422,7	383,0	437,8	428,1

Note : Les autorisations totales sont la somme des montants prévus aux budgets des dépenses principal et supplémentaire et des autres autorisations.

# SECTION III : RENDEMENT FINANCIER

## Aperçu du rendement financier

### A. Tableaux financiers récapitulatifs

Les tableaux financiers suivants figurent dans le présent rapport.

Tableau 6	Résultats déclarés	Sommaire des crédits approuvés
Tableau 7	Résultats déclarés	Comparaison des dépenses totales prévues et des dépenses réelles
Tableau 8	Résultats déclarés	Comparaison historique des dépenses totales prévues et des dépenses réelles
Tableau 9	Résultats déclarés	Recettes disponibles
Tableau 10	Résultats déclarés	Recettes non disponibles
Tableau 11	Résultats déclarés	Paielements de transfert
Tableau 12	Résultats déclarés	Tarification externe
Tableau 13	Résultats déclarés	Ressources de 2003-2004 par secteur de programme et secteur d'activité
Tableau 14	Résultats déclarés	Principaux produits de Statistique Canada et leur périodicité

Note : Seuls les tableaux financiers s'appliquant à Statistique Canada figurent dans la liste.

### Tableau financier 6 : Sommaire des crédits approuvés

Besoins financiers par autorisation (en millions de dollars)			
Dépenses réelles 2003-2004	Autorisations totales <sup>1</sup> 2003-2004	Dépenses prévues <sup>1</sup> 2003-2004	Crédit en millions de dollars
Statistique Canada			
125 Dépenses de programme	369,1	322,3	
(L) Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	68,7	60,7	
Total de l'organisme	437,8	383,0	
1. Les autorisations totales sont la somme des montants prévus aux budgets des dépenses principal et supplémentaire et des autres autorisations.			



minorités visibles et joue un rôle de premier plan dans la promotion et l'orientation des travaux du Groupe consultatif des minorités visibles. Le champion assure un lien direct entre la haute direction, le Comité de l'équité en matière d'emploi, l'organisme de l'équité en matière d'emploi, le Conseil national des minorités visibles et d'autres organismes et ministères.

En 2003-2004, Statistique Canada a lancé diverses initiatives de soutien aux membres de groupes désignés et aux membres de minorités visibles plus particulièrement. Quelques-unes de ces initiatives sont présentées ci-dessous.

- On a produit un calendrier des célébrations religieuses ou culturelles servant de référence pratique à ceux qui planifient la tenue d'événements.
- Une salle de réflexion et de méditation a été aménagée à l'intention des employés.
- On a offert des séances de sensibilisation aux membres des jurys de sélection pour les campagnes de recrutement et les processus de sélection.
- On a effectué une analyse des résultats du Sondage auprès des fonctionnaires fédéraux de 2002 du point de vue des minorités visibles, et les recommandations issues de cette analyse ont été intégrées au plan d'action sur les minorités visibles et au plan pluriannuel de l'équité en matière d'emploi.
- On a entrepris l'analyse des concours génériques tenus récemment pour déterminer si les candidats issus des minorités visibles étaient confrontés à des obstacles. À cette analyse s'ajoute un questionnaire permettant aux candidats de faire part de leurs commentaires pendant les processus de concours générique.
- Des événements spéciaux ont été organisés pour souligner la Journée internationale pour l'élimination de la discrimination raciale.

Sur le plan quantitatif, en mars 2004, la représentation interne des minorités visibles au sein de l'organisme s'établissait à 10,9 %, en hausse par rapport au taux de 10,8 % enregistré en mars 2003. Le Secrétaire du Conseil du Trésor a évalué la disponibilité des minorités visibles sur le marché du travail à 8,8 %<sup>1</sup>. Durant l'exercice 2003-2004, les minorités visibles représentaient 19,6 % des nouveaux employés recrutés<sup>2</sup>, soit presque l'objectif-repère de 20 %.

Une analyse plus approfondie des activités de recrutement<sup>3</sup> indique que les minorités visibles constituaient 36,4 % des nouveaux employés recrutés dans le groupe des ES, 22,2 % dans le groupe des MA et 22,6 % dans le groupe des CR. Quant au groupe de relève de la direction<sup>4</sup>, les minorités visibles représentaient 33,3 % des nouvelles personnes engagées en 2003-2004.

1. Chiffres fondés sur la disponibilité sur le marché du travail établie selon les données du Recensement de 1996.
2. Comprend les nominations pour une période de plus de trois mois et les nominations pour une période indéterminée; exclut les congés non payés.
3. Les activités de recrutement ont considérablement diminué au cours des dernières années. En 2003-2004, 107 nouveaux employés ont été engagés, comparativement à 364 en 2002-2003 et à 1 021 en 2001-2002.
4. Ne comprend pas les promotions à l'intérieur.

Statistique Canada a pris un engagement en faveur des valeurs fondamentales de l'équité, de l'impartialité et du respect. Ces valeurs imprègnent tous les aspects des activités du Bureau grâce à une stratégie globale en matière de ressources humaines, des politiques et programmes accessibles et une vaste gamme d'initiatives spéciales. En 2002, Statistique Canada a établi un plan d'action sur les minorités visibles dans le sillage de l'initiative *Faire place au changement* afin que la représentation des employés de minorités visibles au sein de la fonction publique soit proportionnelle à leur disponibilité sur le marché du travail. Le plan vise la réalisation des objectifs énoncés dans *Faire place au changement* et à promouvoir une culture susceptible d'éliminer les obstacles à ce chapitre. En plus de traiter de ces objectifs-repères, la stratégie de Statistique Canada comporte un plan de communications, un cadre de reddition des comptes et des activités permettant d'améliorer les outils de recrutement, de promotion et de maintien de l'effectif. Un représentant de la direction agit à titre de champion pour les employés des

## 5.7 Faire place au changement

Dans le cadre d'une stratégie visant à améliorer les capacités linguistiques des employés au début de leur carrière, Statistique Canada offre de la formation linguistique à temps partiel sur place, au Centre de formation linguistique. Au cours de l'exercice 2003-2004, on a assuré la formation linguistique de 2 296 participants de la région de la Capitale nationale, ainsi que d'autres régions. Le nombre de participants a augmenté par rapport à 2001-2002 et 2000-2001, où il se chiffrait à 1 735 et 1 491 respectivement. Ces personnes ont participé à des cours à temps partiel en groupe, à de la formation accélérée, à de la formation privée ou à de la formation autodirigée. Le nombre d'heures de formation linguistique à temps partiel a augmenté, passant de 135 764 en 2002-2003 à 137 620 en 2003-2004.

## 5.6 Formation en langue seconde

Le Programme de perfectionnement des cadres supérieurs vient compléter le Programme de sélection et de perfectionnement des EX, qui vise les membres de la haute direction. Ce menu-programme souple offre aux directeurs et directeurs adjoints une formation personnalisée, du perfectionnement professionnel et des services de mentorat par le biais des cours de l'École de la fonction publique du Canada. Au cours de la dernière année, on a également proposé dans le cadre de ce programme une série de séminaires dirigés par des conférenciers internes et externes sur divers sujets tels que les techniques de négociation, l'encadrement et la gestion, ainsi que les relations avec les médias. Les prochains séminaires porteront sur les valeurs et l'éthique, la modernisation des ressources humaines, l'équité en matière d'emploi, la diversité et les répondants.

## 5.5 Programme de perfectionnement des cadres supérieurs

Le Programme de perfectionnement des cadres supérieurs vient compléter le Programme de sélection et de perfectionnement des EX de Statistique Canada, le premier programme ministériel de recrutement des cadres de gestion au sein de la fonction publique, a pris son envol en 2000 avec la nomination de neuf cadres supérieurs. Sept autres cadres supérieurs ont été nommés en janvier 2002 dans ce programme et cinq de plus l'ont été en 2003. Le programme se révèle très efficace pour la préparation de la relève au niveau des cadres supérieurs, d'autant plus que bon nombre de ces gestionnaires seront admissibles à la retraite sous peu.

## 5.4 Perfectionnement des cadres

particulièrement manifeste dans les principaux cours conçus à l'intention des nouveaux employés, ces cours étant associés à 75 % de la baisse observée. On signale également une diminution d'environ 18 % des jours de formation officielle en classe dans le secteur de l'informatique.

## 5.1 Cadre d'apprentissage

En 2003-2004, Statistique Canada a produit un document intitulé *Cadre d'analyse sur l'apprentissage continu* qui présente les grandes lignes de la politique du Bureau en la matière et explique le modèle de leadership pour cet élément fondamental de la stratégie de gestion des ressources humaines de l'organisme. Ce document, accessible sur le Réseau de communications internes de Statistique Canada, donne un aperçu de l'approche adoptée pour favoriser et soutenir une culture d'apprentissage, et présente la gamme des programmes d'apprentissage en place. En outre, l'organisme a établi un réseau de champions de l'apprentissage qui assure le leadership de l'apprentissage continu dans les divisions. Chaque champion préside un comité divisionnaire d'apprentissage qui encadre les activités d'apprentissage et soutient l'élaboration de plans d'apprentissage conçus pour chacun des employés qui en fait la demande. Le processus d'élaboration d'un plan d'apprentissage engage à la fois l'employé et le surveillant dans la définition des objectifs en matière d'acquisition de compétences permettant d'accroître le potentiel professionnel de l'employé. Pour faciliter ce processus, on a préparé une boîte à outils spéciale à l'intention des surveillants et des gestionnaires. Cette boîte à outils sert à déterminer les objectifs immédiats d'apprentissage ainsi que les objectifs sur un horizon d'un an ou deux.

## 5.2 Possibilités de perfectionnement professionnel

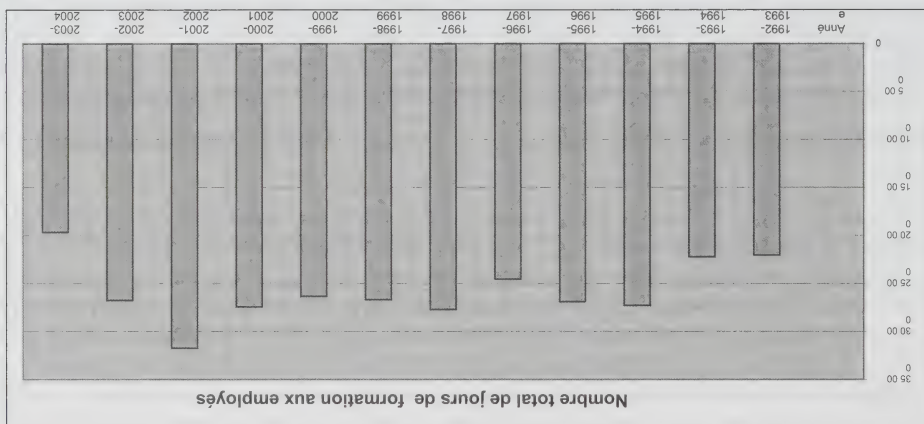
Statistique Canada a intensifié ses efforts visant à mettre à la disposition des employés des documents électroniques sur les cheminement de carrière. Ces documents électroniques inédits servent de guides aux employés, aux mentors et aux superviseurs et font état des attributs associés à chaque groupe professionnel. Chaque document sur les cheminement de carrière énonce les connaissances, les capacités et la formation liées aux divers niveaux des cheminement de carrière des groupes professionnels. Aux documents sur les cheminement de carrière pour les ES, SI, commis statistiques CR, IS, PE et MA déjà disponibles sur le RCI, on a ajouté cette année les documents visant les groupes CS, PM et PG.

## 5.3 Perfectionnement en gestion

Dans le programme prime de perfectionnement en gestion de Statistique Canada, qui s'adresse aux cadres intermédiaires, plus de 1 090 jours de formation ont été offerts à 384 participants, soit une moyenne de trois jours de formation par cadre intermédiaire. En outre, 384 surveillants ont suivi 1 390 jours de formation, soit une moyenne de quatre jours par participant. Globalement, le nombre total de jours de formation des surveillants a considérablement augmenté par rapport aux 900 enregistrés en 2002-2003. Le nombre de nominations à des postes de direction s'est accru en raison de l'augmentation du nombre de retraites à ce niveau d'emploi. Par conséquent, le nombre de cours offerts aux gestionnaires a augmenté lui aussi. Cette hausse du nombre de jours de formation est partiellement attribuable à ces nominations et aussi à l'ajout d'une journée de formation à l'un des modules de cours.



Globalement, le nombre de jours de formation officielle a diminué, passant de 26 761 en 2002-2003 à 19 666 en 2003-2004. En raison du retour à un niveau de recrutement plus « normal » et moins élevé, l'embauche de nouveaux employés professionnels et techniques a diminué en 2003-2004 par rapport aux années précédentes. Bon nombre des programmes de formation de Statistique Canada s'adressent justement à ces catégories d'employés, si bien que le nombre de jours de formation a diminué lui aussi. Cette réduction du nombre de jours de formation est



## 5. Infrastructure de la connaissance : investissements dans la formation et le perfectionnement des employés

Le Programme de mentorat de Statistique Canada a pris un essor considérable et vise maintenant un groupe d'employés plus vaste que les seules recrues. Les employés qui passent à des postes de cadres intermédiaires et supérieurs sont associés, eux aussi, à un mentor chargé de faciliter la prise en charge de nouvelles responsabilités. Au cours de la dernière année, plus de 50 participants ont suivi une formation en mentorat destinée à renforcer leurs compétences en encadrement et en communication. Une enquête sur la sensibilisation au mentorat, menée en octobre 2003, a permis de repérer quelque 140 nouveaux mentors potentiels au niveau des chefs et au-delà. On a mis au point des outils de mentorat, comme les lignes directrices de discussion pour la première rencontre entre le mentor et son protégé, un questionnaire type pour faciliter l'appariement entre mentors et protégés, une base de données pour soutenir le processus d'appariement ainsi que des lignes directrices d'évaluation du programme de mentorat.

recrutement par rapport aux années antérieures. Seul le programme des ES a fait l'objet d'une campagne de recrutement, et il s'agissait d'une opération de petite envergure, neuf employés seulement ayant été engagés. Les programmes des CS et des SI n'ont procédé à aucune campagne de recrutement.

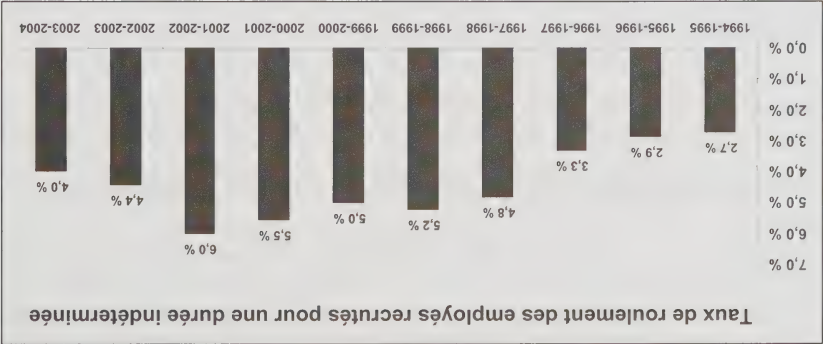


Le nombre de recrues en affectation par rotation est passé de 484 en 2002-2003 à 210 en 2003-2004, ces recrues ayant réussi les programmes de recrutement ES, SI et CS. En 2003-2004, le bassin de recrues comptait 77 ES, 79 SI et 54 CS. Le nombre annuel de nouvelles recrues à Statistique Canada a également diminué, en raison des compressions budgétaires et de la fin d'une période d'expansion marquée des programmes. On observe un niveau minimal de

## 4.2 Recrutement et mentorat

officielles. employés de Statistique Canada conformément à la nouvelle politique en matière de langues et EX moins 2. Enfin, PERSIM a servi à définir les besoins de formation linguistique des déterminer la demande pour le prochain cycle de concours génériques aux niveaux EX moins 1 en conséquence. On a également effectué un exercice de planification de la relève afin de besoins prévus découlant des retraites à venir, et les niveaux de recrutement ont donc été ajustés recrutement, qui avait suivi une tendance à la hausse durant la période précédente, réponde aux hausse du nombre de retraites au cours des trois prochaines années. On s'attend à ce que le sont déterminés pour les grandes catégories d'emploi. En 2003-2004, PERSIM a prévu une cycle de planification, les niveaux d'emploi et les postes à pourvoir (retraites et autres départs) lumière d'une combinaison de tendances historiques et d'hypothèses quant à l'avenir. À chaque PERSIM prévoit le cheminement de carrière de chacun des employés de l'organisation à la PERSIM, un modèle de simulation conçu pour prévoir les flux de personnel d'une organisation. planification. L'analyse des ressources humaines qui sous-tend cette stratégie s'appuie sur comités de gestion des ressources humaines fournit l'infrastructure indispensable au processus de de concours génériques lorsque des postes au niveau suivant sont disponibles. Un réseau de d'avoir un bassin fiable de candidats qualifiés qui peuvent obtenir des promotions dans le cadre d'employés qualifiés sont créées pour chaque niveau du parcours de carrière, ce qui permet besoins à divers niveaux, à mesure qu'ils se manifestent. Selon cette approche, des cohortes constituer un bassin suffisant d'employés capables de saisir les occasions et de répondre aux programmes de perfectionnement axés sur des cours de formation de premier plan afin de Statistique Canada assure le recrutement en fonction des besoins prévus et offre ensuite des d'activités, permet au Bureau d'adopter une approche stratégique de la planification de la relève. sur l'engagement des cadres hiérarchiques et l'intégration des ressources humaines aux plans La stratégie globale de Statistique Canada en matière de gestion des ressources humaines, fondée

## 4.1 Stratégie relative à la relève



Statistique Canada a affiché une baisse de 8 % au chapitre du nombre de départs entre 2002-2003 et 2003-2004. Cette diminution est principalement attribuable à la forte réduction du nombre de démissions (27 %) et de mutations dans d'autres ministères (52 %). On observe toutefois une hausse de près de 10 % du nombre de retraites. Les retraites représentent maintenant 50 % du nombre total de départs, comparativement à 42 % seulement en 2002-2003.

#### **4. Infrastructure de la connaissance : Taux de roulement des employés**

On a examiné les résultats du Sondage auprès des fonctionnaires fédéraux de 2002 sous l'angle du mieux-être au travail de manière à aider le Comité sur le mieux-être au travail de Statistique Canada à mettre en œuvre des initiatives dans ce domaine. Parmi les initiatives lancées en 2003-2004, il convient de souligner l'amélioration des installations matérielles, comme l'aménagement de douches et d'une salle de repos, et d'autres activités axées sur le mieux-être, notamment les campagnes de vaccination antigrpripale, la promotion de la vie active et des journées d'appréciation des employés. L'un des groupes de travail de ce comité a élaboré un ensemble d'indicateurs qui servira à évaluer périodiquement le mieux-être au travail. Un groupe de cadres intermédiaires a présenté à l'Institut national de la qualité (INQ) une soumission comprenant une évaluation rigoureuse du Bureau en fonction des normes élevées de l'INQ. À l'automne 2003, Statistique Canada s'est vu décerner le prestigieux Prix Canada pour l'excellence, l'organisme ayant satisfait aux exigences rigoureuses énoncées dans le Cadre d'un milieu de travail sain de l'INQ. Statistique Canada est le premier organisme du secteur public à recevoir cette distinction fort prisée.

#### **3.1.3 Suivi des résultats relatifs au mieux-être au travail**

Une étude réalisée à la suite du Sondage auprès des fonctionnaires fédéraux de 2002 a révélé une relation positive entre l'existence d'un processus officiel de formation et le degré de satisfaction des employés quant à la formation et au perfectionnement. À la lumière de ces résultats et conformément à la nouvelle Politique sur l'apprentissage continu du gouvernement fédéral, l'organisme a formulé sa propre politique en la matière, défini un cadre d'apprentissage, établi un réseau d'apprentissage et amorcé un processus de promotion et de soutien de la création de plans d'apprentissage individuels à l'intention des employés.

#### **3.1.2 Suivi des résultats relatifs à la formation et au perfectionnement**

suivants : perfectionner plusieurs questions du sondage; accroître l'information et la sensibilisation en ce qui a trait au harcèlement; orienter les efforts là où les préoccupations quant au harcèlement sont plus manifestes; trouver des moyens de réduire la peur de représailles lorsque des incidents de harcèlement sont signalés.

## 2.2 Déclaration électronique des données (DED) maintenant disponible dans le secteur de l'agriculture

Cette année, la Division de l'agriculture a lancé une initiative destinée à fournir des options de réponse électronique pour la collecte de données agricoles auprès des producteurs et des agriculteurs au moyen de la technologie d'envoi en nombre de messages électroniques. La Division analyse attentivement les schémas de réponse pour déterminer l'orientation future de la DED dans ce secteur, surtout que les premiers schémas de réponse peuvent aider à prévoir le déploiement potentiel de l'option de réponse par Internet prévu pour le Recensement de l'agriculture de 2006.

### Bureaux régionaux

## 2.3 Mise en œuvre des normes Blaise

La mise en œuvre du logiciel Blaise comme principale plate-forme des applications d'interview assistée par ordinateur a marqué le début de travaux soutenus d'élaboration et de programmation des blocs de codes fréquemment réutilisés. Ces travaux ont d'abord porté sur l'établissement de blocs de questions normalisées, ce qui comprend la programmation, la mise à l'essai et la documentation. À partir de ces blocs, on a amorcé la production de modules normalisés, à commencer par le module d'entrée et de sortie des enquêtes téléphoniques à composition aléatoire. Ces modules normalisés accroîtront l'actualité des données et réduiront le coût des applications d'interview assistée par ordinateur, puisqu'ils permettront l'utilisation de composantes « standard ».

## 3. Infrastructure de la connaissance : Sondage d'opinion auprès des employés

### 3.1 Sondage d'opinion auprès des employés

#### 3.1.1 Suivi des résultats relatifs au harcèlement

Dans le cadre du Sondage auprès des fonctionnaires fédéraux de 2002, 91 % des employés du Bureau ont déclaré que Statistique Canada offre un bon milieu de travail. Bien que les résultats globaux montrent une amélioration par rapport aux bons résultats obtenus en 1999, l'organisme a jugé important d'assurer le suivi des questions du harcèlement et de la discrimination. Dans le cadre du sondage de 2002, 12 % des employés de Statistique Canada ont déclaré avoir subi du harcèlement et 12 % ont signalé des incidents de discrimination. Si ces taux sont nettement inférieurs à ceux observés dans l'ensemble de la fonction publique (moyennes de 21 % et de 17 % respectivement), l'organisme a jugé indispensable de fouiller davantage ces questions pour mieux comprendre l'expérience rapportée par les répondants. En juin 2003, l'organisme a commandé à une firme externe une étude de suivi des résultats du sondage. La firme a tenu 23 groupes de discussion d'employés de Statistique Canada dans toutes les régions du pays. Ces groupes, formés de membres du personnel de surveillance et du personnel d'exécution, ont été constitués de manière à être représentatifs de l'effectif de Statistique Canada. Les conclusions de l'étude ont fait l'objet d'un rapport soumis au Comité des politiques à la fin de l'automne 2003. Un plan d'action axé sur les recommandations est maintenant en place. Il vise les objectifs



Une modification récente de la Loi sur l'impôt sur le revenu permet à Statistique Canada de fournir à un organisme statistique d'une province (ou d'un territoire) des données fiscales concernant les activités commerciales menées dans cette province ou ce territoire. Toutefois, Statistique Canada peut transmettre ses données à des fins de recherche et d'analyse seulement, à condition que cet organisme statistique soit autorisé en vertu de la loi de la province à recueillir des données similaires. Ce partage des données pourrait contribuer à faire diminuer le fardeau de réponse dans le cadre des enquêtes auprès des entreprises.

Malgré les avantages que présente l'utilisation de dossiers administratifs, de sérieuses préoccupations face à la protection des renseignements personnels et contraintes en matière de confidentialité en limitent l'utilisation. Bien sûr, l'organisme ne produit que des estimations statistiques globales et conserve dans la plus stricte confidentialité, comme l'exige la Loi sur la statistique, le contenu des déclarations de revenus des particuliers et des questionnaires d'enquête remplis.

## 2.1 Déclaration électronique des données

Dix-huit mois se sont écoulés depuis la mise en œuvre de la première enquête réalisée dans le cadre de l'Initiative Gouvernement en direct pour la déclaration électronique des données (DED). Depuis, on offre une option de DED pour 30 autres enquêtes et on prévoit élargir cette option à plus de 40 enquêtes supplémentaires d'ici la fin de l'exercice. À l'heure actuelle, plus de 2 000 répondants, soit environ 30 % de ceux à qui cette option est offerte, se prévalent de ce mode de déclaration. Jusqu'à présent, les répondants se disent fort satisfaits de la DED.

Les récents progrès dans le domaine de la technologie de la sécurité se traduiront par une convivialité accrue des outils de DED. Il est maintenant possible d'élaborer des questionnaires d'enquête Internet que les répondants peuvent remplir en plusieurs séances, ceux-ci étant en mesure d'enregistrer leurs données et de continuer de remplir le questionnaire plus tard. Une fonction Internet sûre de téléchargement en amont, qui remplacera l'application indépendante servant à chiffrer les questionnaires électroniques, sera également mise à la disposition des répondants. On prévoit que cette convivialité accrue des applications de DED améliorera les taux de participation.

On explore aussi, dans le cadre du projet de DED, de nouvelles méthodes de collecte électronique des données, notamment le recours à un langage normalisé de déclaration pour l'échange de données informatisées. Contrairement aux méthodes actuelles de DED qui sont fondées sur le concept du questionnaire, l'échange de données informatisées s'appuie sur des outils d'extraction automatique de l'information de la base de données du répondant. De plus, on s'emploie actuellement à mettre au point un système permettant de produire les questionnaires en format imprimé et en format électronique à partir d'une source unique.

Présentement, on prépare un plan d'étude de marché pour mieux comprendre l'expérience qu'ont les répondants de la DED et pour cerner les secteurs nécessitant des améliorations. Enfin, on entend élargir la stratégie de communication relative à cette option de déclaration dans le but d'accroître les taux de participation.



fournies par les particuliers et les entreprises à l'ADRC. On obtient ces données par le truchement du régime d'imposition du revenu des particuliers, du régime d'imposition des sociétés (en faisant appel à un certain nombre d'annexes, et surtout à l'Index général des renseignements financiers), du régime d'imposition des entreprises non constituées en société, du système des comptes de retenues sur la paie des employeurs et du processus de versement de la taxe sur les produits et services (TPS). Des données administratives des douanes sont aussi utilisées pour rassembler les chiffres sur les importations et les exportations autres que vers les États-Unis.

Des progrès considérables ont été réalisés quant à l'utilisation accrue des données fiscales T1 (sur les entreprises non constituées en société) et T2 (sur les entreprises constituées en société) fournies par l'ADRC aux fins de l'Enquête unifiée auprès des entreprises (EUE), le plus important programme d'enquêtes annuelles de Statistique Canada. De plus en plus, les données fiscales se substituent aux données d'enquête, soit par le remplacement de la collecte des données d'enquête par le recours aux données fiscales, soit par l'utilisation des données fiscales dans le processus d'imputation dans les cas de non-réponse. Mais surtout, cette initiative se traduit par une réduction du fardeau de réponse pour les entreprises actives dans une seule province et dans une seule branche d'activité. Quelque 17 000, ou plus de 50 %, de ces petites entreprises qui étaient antérieurement échantillonnées ne reçoivent plus les questionnaires des enquêtes annuelles. L'adoption par Statistique Canada d'un « plan comptable » (PC) a facilité le recours accru aux données fiscales. Le PC est un modèle statistique permettant d'associer les dossiers financiers que tiennent normalement les entreprises, de même que leurs dossiers fiscaux à l'ADRC, aux variables économiques requises par Statistique Canada pour décrire le rendement économique. On prévoit que toutes les EUE seront conformes au PC d'ici 2007. Au nombre des avantages du recours au PC figurent l'harmonisation du contenu des questionnaires de toutes les enquêtes-entreprises de Statistique Canada et la compatibilité du contenu de ces enquêtes. Ce mode de fonctionnement permet non seulement d'accroître la qualité et l'actualité des données, mais aussi de faciliter la participation aux enquêtes.

D'autres initiatives en été lancées en 2003-2004 dans le but de réduire le fardeau de réponse. On a envoyé les questionnaires annuels plus tôt pour que cet envoi coïncide davantage avec la fin de l'année financière de l'entreprise, les dossiers comptables étant alors plus facilement accessibles. De plus, le programme des gestionnaires des répondants clés (PGRC) a été élargi de manière à fournir un guichet unique d'assistance personnalisée et des services de coordination aux 150 entreprises canadiennes les plus importantes et les plus complexes. Pour faciliter la participation à l'enquête et répondre aux nombreuses demandes des sociétés visées par le PGRC, on a mis au point des questionnaires électroniques pour toutes les EUE (50 questionnaires).

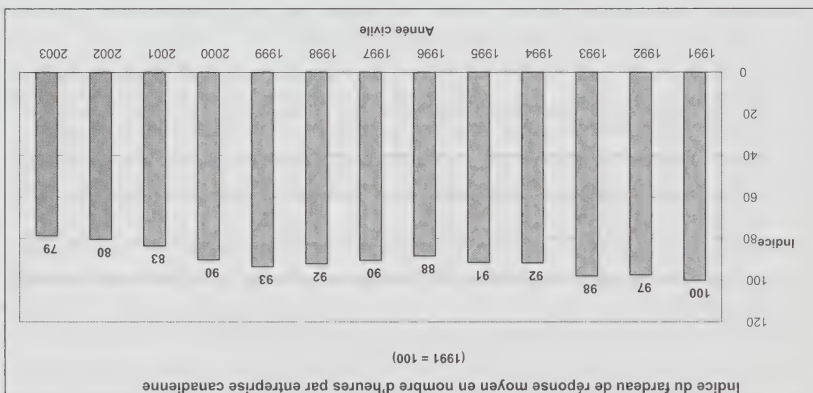
En ce qui a trait aux enquêtes intra-annuelles, Statistique Canada a réalisé des progrès appréciables au chapitre de l'utilisation des données sur la TPS. On a créé une base de données détaillée renfermant les données mensuelles pour tous les établissements du Canada. En 2004-2005, dans le cas de deux importantes enquêtes mensuelles (l'Enquête mensuelle sur les restaurants, traiteurs et tavernes de même que l'Enquête mensuelle sur les industries manufacturières), on remplacera 50 % de l'échantillon des établissements uniques par les données sur la TPS. À l'instar de l'utilisation des données fiscales dans le cadre des enquêtes annuelles, cette initiative s'appliquant aux enquêtes intra-annuelles réduira considérablement le fardeau de réponse des petites entreprises canadiennes.

En 2003-2004, Statistique Canada a continué de chercher de nouvelles méthodes de collecte des données fondées sur la technologie moderne, d'autres méthodes de déclaration des données, ainsi que de nouvelles sources de données administratives. Grâce à l'utilisation accrue de dossiers administratifs au lieu d'enquêtes menées directement auprès des répondants, l'organisme a pu réduire considérablement le fardeau de réponse depuis plusieurs années.

À cet égard, Statistique Canada continue à collaborer étroitement avec l'Agence des douanes et du revenu du Canada (ADRC) pour étudier, à des fins statistiques seulement, les données fiscales

## 2. Infrastructure de la connaissance : utilisation de données administratives à la place d'enquêtes et autres moyens de déclaration et de collecte des données

Note : Ce tableau est mis à jour au fur et à mesure des besoins afin de refléter l'ajout de nouvelles enquêtes. Les données peuvent varier d'une année à l'autre.

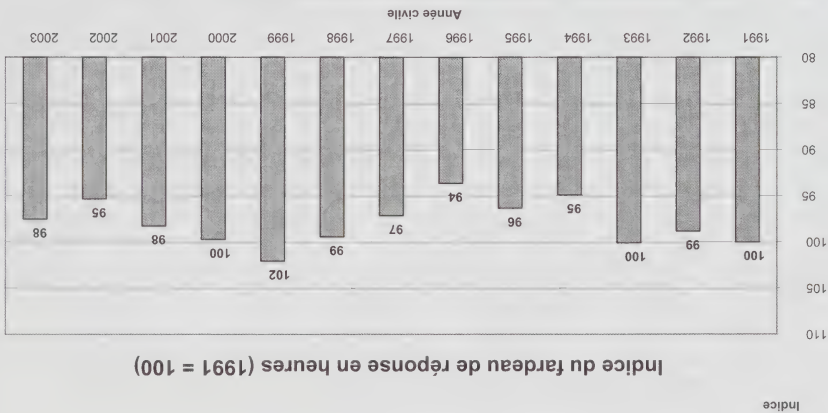


L'expansion annuelle de l'économie canadienne et du nombre d'entreprises a tendance à exiger des échantillons d'enquête plus volumineux pour préserver la qualité des données. Statistique Canada prend depuis quelques années des mesures pour limiter cet accroissement. Même si le fardeau de réponse absolu a diminué de 2 % depuis 1991, le fardeau moyen pour chaque entreprise canadienne a chuté de 21 % pendant la même période. On peut le voir dans le graphique ci-après qui affiche les heures pondérées du fardeau de réponse total divisées par le nombre total approximatif d'entreprises canadiennes.

d'enquête est principalement responsable de cette baisse. En 2003, le fardeau de réponse en heures a augmenté d'environ 2 %, la première hausse en quatre ans. Elle est surtout attribuable à une plus grande demande d'enquêtes spéciales par recouvrement des coûts et à la réalisation de plusieurs enquêtes biannuelles non effectuées en 2002. On prévoit d'autres diminutions du fardeau de réponse compte tenu des stratégies en place visant à augmenter le recours aux données administratives.

**1. Infrastructure de la connaissance : Calcul du fardeau de réponse**

Statistique Canada continue de tenter de répondre aux demandes des Canadiens concernant des données statistiques essentielles, tout en réduisant et en contrôlant le fardeau de réponse imposé aux entreprises. Parmi les principales stratégies utilisées figurent la réduction du nombre de données requises dans les questionnaires d'enquête et le recours accru aux dossiers administratifs en remplacement des données d'enquête auprès des entreprises.



Note : Ce tableau est mis à jour au fur et à mesure des besoins afin de refléter l'ajout de nouvelles enquêtes. Les données peuvent varier d'une année à l'autre.

Chaque année, on calcule un indicateur du fardeau de réponse d'après la fréquence de chaque enquête, le temps moyen nécessaire pour remplir les questionnaires et le nombre de répondants recensés. Le Recensement de l'agriculture quinquennal ne fait pas partie des calculs mais, pour la première fois, les enquêtes à occasion unique menées sur une base de recouvrement des coûts sont incluses. Le fardeau de réponse s'est accru entre le milieu et la fin des années 1990 principalement à cause de l'introduction d'un programme d'enquête annuel plus exhaustif, mais il a par la suite diminué au tournant du siècle. L'utilisation accrue de données administratives par Statistique Canada jumelée à une simplification du contenu d'un bon nombre de questionnaires



Des travaux se sont aussi poursuivis relativement au projet de convergence, une initiative conjointe des organismes statistiques nationaux de l'Amérique du Nord et d'Eurostat, l'organisme statistique de la communauté européenne, en vue de réviser leurs classifications respectives des industries (SCIAN et NACE), afin qu'elles se rapprochent davantage d'ici 2007. Au terme de l'analyse et des discussions menées dans le cadre de ce projet, des recommandations établies par consensus ont été soumises aux Nations Unies, et la plupart d'entre elles ont été adoptées dans la première ébauche de la version 2007 de la Classification internationale type, par industrie, de toutes les branches d'activité économique (CITI, rév.4). Ces modifications permettront de rapprocher considérablement les grandes classifications des industries employées partout dans le monde en 2007.

**1. Cohérence : Utilisation de systèmes de classification type**

Qu'on utilise des systèmes de classification type pour les enquêtes garantit la rigueur et l'uniformité entre ces dernières, ce qui permet qu'elles soient cohérentes les unes avec les autres. Le tableau qui suit fait état de l'utilisation de divers systèmes de classification type pour certaines grandes enquêtes menées par Statistique Canada.

**Tableau 5 : Utilisation de systèmes de classification type pour certaines enquêtes**

Enquêtes principales	Classification	Système de Classification	type des biens ou Système harmonisé	professions Classification géographique
Enquête sur la population active <sup>1</sup>	✓	✓	✱	✓
Indice des prix à la consommation <sup>2</sup>	✱	✱	✱	✓
Enquête mensuelle sur les industries manufacturières	✓	✓	✱	✓
Commerce international <sup>3</sup>	✱	✓	✓	✱
Enquête mensuelle sur le commerce de gros et	✓		✱	✓
Enquête mensuelle sur le commerce de détail <sup>4</sup>	✓			
Produit intérieur brut mensuel et trimestriel	✓	✓	✓	✱
Enquête sur l'emploi, la rémunération et les heures		✓	✱	✱
Relevé trimestriel des états financiers		✓	✱	✱
Indices des prix des produits industriels <sup>5</sup>		✓	✓	✱

Notes : ✓ Indique que la classification est utilisée.

✱ Indique que la classification ne s'applique pas.

1. Convertie en 1998-1999 de la CITI de 1980 au SCIAN.

2. Étant donné la nature de l'enquête (établissement du prix du panier de provisions), l'IPC utilise son propre système de classification pour les produits.

3. La Division du commerce international produit maintenant des données sur le commerce selon le SCIAN dans le cadre de son programme habituel.

4. Ces programmes utilisent des groupements d'activités basés sur la CITI de 1980 comme principale classification des industries.

5. Depuis la diffusion de l'Indice des prix des produits industriels en octobre 2001, la production de cet indice est fondée sur le SCIAN plutôt que sur la CITI de 1980.



On entend par cohérence de l'information statistique le degré auquel cette dernière peut être compatible avec d'autres données statistiques à l'intérieur d'un vaste cadre analytique, et ce, au fil du temps. L'utilisation de concepts, de classifications et de populations-cibles standards favorise la cohérence, tout comme l'utilisation de méthodes communes à l'ensemble des enquêtes. La cohérence ne signifie pas nécessairement une correspondance numérique complète. Statistique Canada vise à s'assurer que les données qu'il produit dressent un profil uniforme et cohérent de l'économie, de la société et de l'environnement au Canada, et que ses divers ensembles de données puissent être analysés conjointement et parallèlement aux données d'autres sources.

À cette fin, Statistique Canada s'est fixé trois objectifs stratégiques :

1. L'utilisation de cadres conceptuels (tels que le Système de comptabilité nationale) comme base pour le regroupement des données statistiques sur certains secteurs ou aspects de l'économie canadienne;
2. L'utilisation de définitions normalisées pour les concepts, les variables et les classifications utilisés, ainsi que pour les populations et les unités statistiques auxquelles elles s'appliquent;
3. L'utilisation de méthodes de collecte et de traitement uniformes d'une enquête à l'autre pour la production de données statistiques.

En 2003-2004, des normes mises à jour ont été publiées en vertu de la Politique concernant les normes de Statistique Canada pour la géographie (noms et codes des pays, régions sociosanitaires et municipalités chevauchant les limites provinciales) et pour la branche d'activité (groupes commerciaux, fabricants de biens durables et non durables et regroupements spéciaux des comptes nationaux). Par ailleurs, les travaux relatifs à la Classification des programmes d'enseignement, une nouvelle classification des domaines d'études qui remplacera diverses classifications employées dans les statistiques de l'éducation, se poursuivent. Statistique Canada a en outre continué à participer à l'élaboration d'une norme internationale appelée Extensible Business Reporting Language (XBRL), qui pourrait servir de cadre pour la déclaration électronique de données par les entreprises à l'avenir.

À l'échelle mondiale, l'organisme a poursuivi ses travaux relativement à une classification des produits pour l'Amérique du Nord. L'objectif de ce projet consiste à élaborer une classification harmonisée des produits (biens et services) pour le Canada, les États-Unis et le Mexique. À la fin de 2003-2004, la plupart des produits du secteur des services avaient été définis et le premier niveau d'une structure d'agrégation pour cette nouvelle classification avait été conjointement établi avec nos partenaires américains et mexicains. De plus, l'organisme a pris l'importante décision d'adopter une version modifiée de la liste américaine des produits manufacturés en remplacement de la Classification type des biens utilisée depuis 1988. L'intégration de cette liste au SCPAN fournira le cadre nécessaire à la production de statistiques entièrement cohérentes sur les biens et services.

La possibilité d'interprétation des données statistiques renvoie à la disponibilité de renseignements additionnels nécessaires pour les interpréter et les utiliser correctement. Cette information supplémentaire, désignée par le terme « méta-information ou métadonnées », comprend habituellement les concepts sous-jacents, les variables et les classifications utilisées, les méthodes de collecte de données et de traitement de celles-ci, ainsi que des indications de l'exactitude des données statistiques.

La possibilité d'interprétation des produits de l'organisme s'accroît lorsqu'on veille à ce que les diffusions officielles dans *Le Quotidien* exposent clairement les principaux résultats de la publication de façon à illustrer leur pertinence et à les rendre plus faciles à utiliser par les médias qui les publient.

## 1. Interprétation : Disponibilité des descripteurs de qualité et des notes techniques

La politique visant à informer les utilisateurs sur la qualité des données et la méthodologie de Statistique Canada exige qu'une description des concepts et des méthodes utilisés pour la collecte et le dépouillement des données, de même que l'information sur l'exactitude des données, soient fournies pour l'ensemble de ses produits statistiques. À mesure que le volume et l'ampleur des informations statistiques fournies en ligne augmentent, la base de métadonnées intégrées (BMDI) de Statistique Canada est le principal moyen de diffuser la méta-information et de satisfaire aux exigences de la politique.

La BMDI est un dépôt central de méta-information sur les concepts, les définitions, les sources de données, la méthode et les mesures de l'exactitude des données pour plus de 400 programmes d'enquête actifs de l'organisme. En 2003-2004, le contenu et la qualité des renseignements de la BMDI ont été continuellement améliorés. En particulier, les descriptions de nos enquêtes-entreprises, qui représentent environ la moitié de toutes nos enquêtes, ont été complètement révisées et réécrites. De plus, pour la première fois, on a procédé à une révision indépendante externe du contenu de la BMDI, ce qui a permis de déceler les secteurs exigeant plus d'attention.

utilisateurs avant leur lancement sur le marché et fournit des rétroactions aux concepteurs afin d'assurer une amélioration constante des produits.

## 6.2 Politique en matière de renseignements sur les clients

Statistique Canada suit de près les préoccupations du public quant à la protection des renseignements personnels, particulièrement pour ce qui est de l'utilisation des données sur les clients et les utilisateurs de données, recueillies par des méthodes traditionnelles ou par Internet. Ces préoccupations ont incité l'organisme à mettre en œuvre, en avril 2000, la Politique en matière de renseignements sur les clients pour veiller à ce que l'utilisation de ces renseignements par Statistique Canada soit conforme aux dispositions de la *Loi fédérale sur la protection des renseignements personnels*. Le Fichier de restriction des contacts avec les clients (FRC) créé à ce moment-là permet de désigner le nom des personnes qui ont expressément demandé de ne pas être jointes à des fins de promotion ou de recherche.

Statistique Canada a mis à jour et approuvé sa politique au début de 2004 pour renforcer son engagement à l'égard de la protection des renseignements concernant les clients. Parmi les nouvelles dispositions de la politique figurent l'obligation d'effectuer une évaluation des facteurs relatifs à la vie privée, une reddition accrue des comptes par la direction ainsi qu'une nouvelle section sur la gestion des bases de données intégrées sur les clients. Un FRC remanié a vu le jour en décembre 2003. Il permet aux employés du Bureau de cerner les désirs des clients actuels et potentiels et d'agir en conséquence.

## 6.3 Formation axée sur la clientèle

Afin de promouvoir l'excellence du service à la clientèle de l'organisme, une série d'ateliers axés sur les services à la clientèle ont été élaborés et sont offerts régulièrement aux employés, tant que partie intégrante des programmes de formation de Statistique Canada. Par exemple, l'atelier *Interaction avec les clients* s'adresse au personnel de première ligne; l'atelier *Compétences en leadership en matière de service à la clientèle* conçu à l'intention des gestionnaires insiste sur l'importance d'intégrer à la prestation des services des mécanismes de rétroaction pour les clients. Des sessions de formation, comme celles intitulées *Comment faire face aux conflits et aux clients difficiles* et *Tactiques et techniques de négociation avec les clients*, permettent de s'assurer que les employés acquièrent des compétences plus poussées en matière d'interaction avec les clients. L'atelier intitulé *Mener une enquête afin d'évaluer la satisfaction des clients* aide les secteurs de programme à préparer leurs rapports bienaux et quadrienaux, à établir des seuils de référence pour évaluer la satisfaction et à déterminer les aspects du service qui profiteraient d'améliorations. Le Conseil du Trésor a demandé à Statistique Canada de mettre le cours *Mesure de la satisfaction de la clientèle* à la disposition des employés fédéraux, provinciaux ou municipaux. Jusqu'à maintenant, plus de 1 857 employés de Statistique Canada ont participé à ce programme de formation, qui a largement contribué à l'instauration d'une approche résolument axée sur la clientèle dans tout l'organisme.

## 5.5. Programme des centres de données de recherche

Le Programme des centres de données de recherche est désormais un élément établi de l'infrastructure de la recherche en sciences sociales au Canada. Avec onze centres en activité et deux autres dont l'ouverture est prévue en 2005, ce réseau de recherche continue d'étendre son influence dans le milieu universitaire et dans celui de la recherche sur les politiques. L'Université de Montréal, l'Université de Toronto, l'Université McMaster, l'Université de Waterloo, l'Université de Western Ontario, l'Université du Manitoba, l'Université de Calgary, l'Université de l'Alberta et l'Université de Colombie-Britannique. Un centre sera créé dans la région de la capitale nationale pour desservir les chercheurs de l'Université d'Ottawa, de l'Université Carleton et de l'Université du Québec en Outaouais, et un autre est prévu à l'Université Queen's à Kingston. Actuellement, plus de 400 projets sont menés par plus de 600 chercheurs dans ce réseau. Plus de 80 rapports de recherche ont été soumis au cours de la courte vie de ce programme (moins de quatre ans).

La nature et la portée de la collaboration entre les chercheurs partout au Canada viennent également confirmer les répercussions de cette initiative. Plusieurs équipes de recherche dans les centres comprennent des représentants d'établissements de différentes régions du Canada (p. ex. des chercheurs de Toronto et de Vancouver collaborant à un même projet). En outre, des programmes pancanadiens ont été mis en œuvre pour promouvoir la collaboration entre les chercheurs en sciences sociales de la prochaine génération.

## 6. Accessibilité : Satisfaction des clients

En tant qu'organisme de services, Statistique Canada est conscient que son efficacité dépend fortement de sa capacité de satisfaire aux besoins des utilisateurs. Tel qu'il est illustré ci-après, un certain nombre de mesures ont été mises en place afin de permettre à l'organisme d'améliorer la prestation de ses services et d'en surveiller l'évolution de manière continue.

### 6.1 Service et normes de service

Pour répondre aux besoins des clients, les Services consultatifs offrent un point d'accès unique à Statistique Canada, par l'intermédiaire d'un réseau de bureaux situés d'un bout à l'autre du pays ainsi qu'un centre national pour les nouvelles demandes téléphoniques et par courrier électronique.

L'organisme publie ses normes de service à la clientèle sur son site Web ([http://www.statcan.ca:8082/francais/about/webeval\\_f.htm](http://www.statcan.ca:8082/francais/about/webeval_f.htm)) et fournit aux utilisateurs de données le nom d'une personne-ressource avec laquelle ils peuvent communiquer s'ils ne sont pas satisfaits du service reçu. Au fil des ans, l'organisme a reçu très peu de plaintes. En 2003-2004, le service Contactez-nous offert sur le site Web de Statistique Canada a permis de traiter plus de 90 000 messages électroniques.

Enfin, des services d'essai et de soutien sont offerts aux utilisateurs de tous les produits électroniques de Statistique Canada, y compris les services commerciaux sur Internet. La Sous-section des essais et des services de soutien teste également les produits du point de vue des



différents pays. Le partenariat établi avec le *Fields Institute*, un organisme oeuvrant dans le domaine des mathématiques et de la recherche, a permis aux professeurs de mathématiques de l'ensemble du Canada d'offrir plus de 20 leçons sur l'application des données du Recensement à l'école à des fins ludiques et pédagogiques. Près de 9 000 élèves canadiens ont pris part au projet cette année. On s'appuiera sur les résultats de ce recensement des élèves en classe pour promouvoir dans les médias la déclaration en ligne des données lors du Recensement de 2006 et pour sensibiliser les Canadiens à cette nouvelle option de déclaration.

### **Conseil international d'études canadiennes**

En collaboration avec le Conseil international d'études canadiennes (CIEC), E-STAT, l'outil de recherche en éducation de Statistique Canada, est maintenant offert gratuitement à quelque 7 000 professeurs d'études canadiennes dans les universités et collèges de plus de 30 pays.

Le CIEC est une fédération composée de 20 associations nationales et plurinationales d'études canadiennes, qui a pour mandat de promouvoir et de soutenir la recherche, l'enseignement et les publications dans le domaine des études canadiennes partout dans le monde. E-STAT offre un accès électronique à toutes les données sociales, économiques et censitaires de Statistique Canada.

Outre ces partenariats, quelque 160 000 brochures *Un coup d'œil sur le Canada* ont été distribuées directement aux enseignants dans le cadre d'une offre spéciale comprise dans l'Enquête sur les technologies de l'information et des communications dans les écoles commandée par Rescol, une initiative d'Industrie Canada.

Statistique Canada continue de saisir toutes les occasions d'offrir aux jeunes du pays de l'information canadienne et des compétences en gestion de données.

### **5.4 Partenariat avec le milieu universitaire**

L'Initiative de démocratisation des données (IDD) offre au milieu universitaire un accès abordable et équitable aux données de Statistique Canada depuis son lancement en 1996. À l'heure actuelle, 66 établissements membres acquittent des frais nominaux pour avoir accès aux produits de données électroniques standards de Statistique Canada. La collection de l'IDD comprend des fichiers de microdonnées à grande diffusion et les métadonnées qui les accompagnent, plusieurs fichiers du recensement et fichiers géographiques ainsi que d'autres bases de données. En 2003, en plus des ateliers régionaux normaux de formation, Statistique Canada a tenu une journée nationale de formation sur l'IDD dans le cadre des assemblées conjointes de l'Association canadienne des utilisateurs de données publiques (ACUDP) et l'*International Association of Social Science Information Services and Technology* (IASSIST). La formation par les pairs reste l'un des volets les plus fructueux de l'IDD et permet à l'initiative de garder la tête du peloton dans le domaine de la promotion et du maintien de la littérature statistique au Canada.

En octobre 2003, Statistique Canada a lancé le site Web canadien du projet international Recensement à l'école. Les élèves de 8 à 18 ans remplissent en ligne un court questionnaire recueillant des renseignements à leur propre sujet. Les résultats anonymes servent à enseigner diverses matières et à comparer le mode de vie des élèves de

### **Recensement à l'école**

En collaboration avec les conseils scolaires d'Ottawa, d'Oakville et de Toronto, Statistique Canada a participé à des événements de mathématiques mettant en vedette des projets exceptionnels réalisés dans le cadre des cours de gestion des données de 12<sup>e</sup> année du programme scolaire ontarien. Des milliers d'élèves ont été initiés à l'utilisation des données de Statistique Canada pour rendre leurs travaux plus significatifs et ont pu voir comment leurs camarades mettaient en application leurs connaissances de l'échantillonnage, de la modélisation et de l'analyse statistique.

### **Foires de données**

Par ailleurs, au cours de la dernière année, plusieurs nouvelles initiatives ont permis à Statistique Canada de s'associer à des organismes du secteur de l'éducation, tant au Canada qu'à l'étranger.

Les représentants régionaux en éducation de cinq bureaux de Statistique Canada, de Vancouver à Halifax, offrent des services personnalisés par le biais de conférences, d'ateliers et d'exposés afin d'aider les enseignants et les élèves à choisir judicieusement les données et pour en expliquer l'utilisation.

Les élèves et les enseignants sont à l'origine de plus de 40 % des consultations du site Web de Statistique Canada. Le module des ressources éducatives compte plus de 15 000 utilisateurs par jour et offre une mine de renseignements conçus sur mesure, y compris des centaines de plans de leçon et d'autres produits.

Les ressources sont fournies en ligne et sur place à la collectivité de l'enseignement.

L'objectif principal de ce programme est de favoriser la littératie statistique chez les jeunes et, à long terme, d'accroître la viabilité des programmes statistiques du Bureau et l'acquisition par les élèves des compétences requises dans l'économie mondiale du savoir.

Le Programme prime de soutien à l'éducation de Statistique Canada offre de l'assistance, des services et des données gratuites aux enseignants et aux élèves de toutes les régions du pays.

### **Programme de soutien à l'éducation**

## **5.3 Partenaires en éducation**

géomatique (CMOIG) et le Conseil canadien de géomatique (CCG), un organisme fédéral-provincial. Le CMOIG fédéral suit de près ce partenariat qu'il prend comme modèle pour la communication des données sur le réseau routier au sein de l'administration publique fédérale.

conférence des sous-ministres de la Santé du Comité consultatif fédéral-provincial-territorial sur la gouvernance et la responsabilité.

- **Éducation** : Le Conseil des statistiques canadiennes de l'éducation est une création mixte de Statistique Canada et du Conseil des ministres de l'Éducation (Canada). Ce groupe, qui est composé du statisticien en chef et des sous-ministres provinciaux et territoriaux de l'Éducation, conseille le statisticien en chef au sujet du programme de la statistique de l'éducation de Statistique Canada.

- **Justice** : Le Conseil de l'information juridique, qui se compose de sous-ministres fédéraux et provinciaux responsables des politiques et des programmes en matière de justice ainsi que du statisticien en chef, fait des recommandations à ce dernier au sujet du programme de la statistique juridique du Centre canadien de la statistique juridique de Statistique Canada.
- **Transport local** : Un consortium d'administrations provinciales et municipales travaille en partenariat avec Statistique Canada à coder la variable du lieu de travail aux échelons géographiques inframunicipaux. Une fois le codage terminé, les totalisations de données seront fournies aux partenaires afin d'appuyer la planification des politiques de transport et de développement urbain.

- **Données géographiques** : Statistique Canada et Elections Canada s'appuient sur un partenariat de longue date pour accroître l'efficacité de la mise en œuvre de leurs programmes respectifs. Ensemble, ces deux organismes ont mis au point et amélioré sans cesse la Base nationale de données géographiques (BNDG), une base de données commune sur le réseau routier au Canada, comportant les noms de rues et les attributs des tranches d'adresses, à l'appui du recensement et des événements électoraux. Le résultat de ce projet conjoint est une infrastructure géographique de près de 400 000 routes couvrant 1,3 million de kilomètres et environ 4 millions de côtes d'ilot, partout au pays.
- **Tourisme** : La Commission canadienne du tourisme (CCT) est un partenaire actif de Statistique Canada dans l'élaboration d'une infrastructure statistique stable dans le domaine du tourisme. La CCT appuie plusieurs programmes statistiques sur les entreprises et les ménages, en plus d'être un intervenant important sur le plan des comptes satellitaires du tourisme.

En 2003-2004, les efforts ont surtout porté sur l'amélioration de la qualité du contenu de la BNDG, particulièrement en ce qui a trait aux noms de rues et aux tranches d'adresses, ainsi que le couplage avec les systèmes et applications de chacun des organismes, notamment ceux de Statistique Canada. En ce qui concerne la mesure fondamentale de rendement de l'appariement entre les adresses et les côtes d'ilot, le taux de couplage a augmenté, passant de 78 % à 83 % au cours de l'année. Le partenariat relatif à la BNDG a permis d'améliorer les données plus rapidement, de réduire le double emploi et de fournir des produits de meilleure qualité aux clients internes et externes de chaque organisme. Il a en outre contribué à réduire le fardeau de réponse des municipalités qui doivent fournir des données géographiques. Une entente conclue avec la Nouvelle-Écosse et l'engagement d'autres provinces intéressées a contribué à démontrer l'importance de préserver des rapports de collaboration avec les administrations provinciales pour assurer la collecte et la mise à jour des données géographiques.

Le programme de la BNDG a été cité comme un modèle à suivre et on en a fait la promotion dans divers forums du secteur public, notamment le Comité mixte des organismes intéressés à la



## 5.1 Partenaires du secteur public

Les partenariats entre Statistique Canada et le secteur public prennent diverses formes, qu'il s'agisse d'associations officielles et structurées ou de relations de travail de nature plus officieuse établies de longue date.

Statistique Canada maintient des partenariats actifs avec les coordonnateurs statistiques de chaque gouvernement provincial et territorial. Il leur fournit une vaste gamme de produits d'information afin qu'ils puissent répondre aux besoins de données statistiques de leurs administrations provinciales et territoriales respectives. Par exemple, un accord de consortium a été conclu pour permettre un accès élargi aux données de CANSIM à moindre coût.

Les partenariats avec le secteur public gagneront en importance au fur et à mesure qu'un nombre croissant de ministères et d'organismes fédéraux et provinciaux fourniront de l'information à leurs clientèles par Internet. Pour faciliter ce processus tout en respectant ses obligations de recouvrement des coûts, Statistique Canada a mis au point diverses formules d'entente avec ses partenaires du secteur public, comme des licences de consortium (13 actuellement en vigueur) et la suppression ou la réduction des droits habituels de licence pour les regroupements d'organismes qui utilisent ses données dans un but commun.

L'organisme continue de participer à de nombreux projets pilotes en ligne du gouvernement fédéral comme ExportSource et Investir au Canada. Des liens aux données de Statistique Canada sont offerts dans 24 des 35 regroupements électroniques de services du Site du Canada créés en 2000-2001 dans le cadre de l'Initiative Gouvernement en direct. Statistique Canada assume également des responsabilités supplémentaires et plus directes touchant divers projets fédéraux liés aux services électroniques, notamment des responsabilités comme :

- chef de file dans l'élaboration et l'exploitation du regroupement économique du Site du Canada (Point d'accès Canadiens), fondé sur des partenariats avec Finances Canada, Industrie Canada, la Banque du Canada et Affaires étrangères et Commerce international Canada; partenaire avec d'autres ministères (surtout Affaires étrangères et Commerce international Canada et l'Agence du revenu du Canada) et des organismes provinciaux et territoriaux chargés de l'enregistrement des données de l'état civil pour mener un projet pilote, le Système national d'acheminement des données de l'état civil. Ce projet pilote permettra d'établir une voie de communication électronique pour achever l'information entre les organismes chargés de l'enregistrement des données de l'état civil et les partenaires fédéraux selon le principe de temps réel pour authentifier les identités et déterminer ainsi l'admissibilité aux prestations.

Il convient de souligner des initiatives spéciales dans les domaines suivants :

- **Santé** : Les priorités de Statistique Canada sont établies avec le concours du conseil d'administration de l'Institut canadien d'information sur la santé, qui comprend notamment des hauts représentants des provinces et du secteur privé ainsi que le statisticien en chef. D'autres priorités sont établies de concert avec Santé Canada pour le Programme canadien de la statistique sur la santé de la population; avec le Conseil de la statistique de l'état civil du Canada, pour la statistique de l'état civil; avec le Conseil canadien des registres du cancer, pour le Registre canadien du cancer, ainsi que la



## 5. Accessibilité : Partenariats

L'accès aux produits et services de Statistique Canada est également facilité par les partenariats avec diverses organisations des secteurs privé et public.

### 5.1 Partenaires du secteur privé

Le service aux clients passe dans une large mesure par nos partenaires de distribution du secteur privé, surtout dans les secteurs de la commercialisation et des services financiers. En 2003-2004, plus de 32 entreprises du secteur privé sont titulaires d'une licence les autorisant à réorganiser et à revendre les données (surtout les fichiers de CANSIM, du recensement et de la géographie). Ces entreprises présentent généralement une valeur ajoutée aux données de Statistique Canada afin de combler les besoins particuliers des consommateurs et des spécialistes des marchés interentreprises. En outre, environ 110 entreprises sont titulaires d'une licence leur permettant de distribuer des produits comme des livres, des périodiques et des CD-ROM au nom de Statistique Canada.

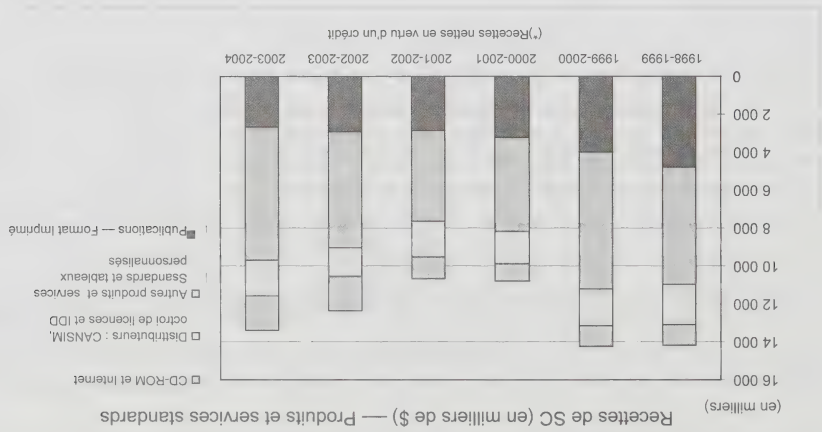
Les consultations continues avec les distributeurs et les intervenants clés de l'industrie de l'information au Canada, qui est en plein essor, permettent à l'organisme de rester à la fine pointe des nouvelles pratiques de l'industrie pour réagir aux besoins du marché et aux technologies en évolution dans le domaine de la diffusion de l'information. Ces consultations ont joué un rôle important quand il a fallu examiner en détail les pratiques d'octroi de licences menées avant la diffusion des données du Recensement de 1996 et un rôle de premier plan dans l'introduction de modifications ultérieures à ces pratiques avant la diffusion des données géographiques et démographiques du Recensement de 2001. Elles ont également permis de guider la formulation de nouvelles modalités de contrat pour les partenaires, quant à la distribution des données de CANSIM, et ce, dans le contexte de l'introduction de la base de données de CANSIM II.

Vingt-trois contrats ont été conclus en date de décembre 2003. On continue de recevoir et de traiter de nouvelles demandes de licences d'utilisation par les entreprises et de distribution par Internet.

Statistique Canada a tenu en novembre 2003 un deuxième forum des distributeurs regroupant ces partenaires afin de discuter des projets du Recensement de 2006, de fournir des renseignements sur d'autres fichiers de données susceptibles de présenter un intérêt commercial et d'obtenir auprès des participants les commentaires sur le processus de 2001.

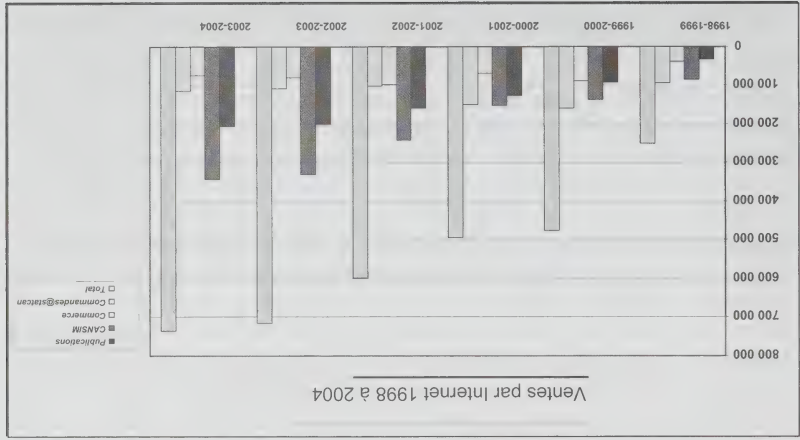
L'organisme a créé le module Partenaires en affaires sur son site Web dans le but de fournir des renseignements sur les modalités et conditions de distribution. Le module présente une liste mise à jour périodiquement des distributeurs autorisés des produits de Statistique Canada, et bon nombre de ceux-ci ont exprimé leur satisfaction à l'égard de cette initiative.

portant sur l'utilisation des produits statistiques sont également facturés selon cette approche à recouvrement des coûts.



● **Produits et services personnalisés : Le coût total lié à la fourniture de ces produits**

particuliers revient au client. Ces produits comprennent des totalisations spéciales (souvent tirées de données non publiées et pour des régions non normalisées), l'intégration de plusieurs sources ainsi que des traitements et des analyses particuliers. Ces services sont principalement fournis par l'entremise d'un service d'analyste-conseil dans les bureaux des Services consultatifs de l'organisme partout au Canada.



° En partenariat avec l'Institut canadien d'information sur la santé, on a établi un ensemble détaillé d'indicateurs sur la santé, y compris ceux qui ont été élaborés à la suite de l'Accord des premiers ministres sur la santé de 2000 et 2003.

## Nouveaux produits et services d'information offerts en 2003-2004

### 4.1 Valeurs civiques et société : enjeux émergents

Cette ressource multimedia invite les jeunes à examiner divers enjeux thématiques d'actualité. Il s'agit notamment de la diminution du taux de natalité et de l'augmentation de l'immigration, des niveaux de revenu et d'une société « juste », de l'éducation efficace des enfants et de l'adoption d'un mode de vie sain favorisant la santé et la longévité.

La création du module *Valeurs civiques et société : enjeux émergents* s'inspire d'un exposé sur les tendances sociales actuelles présenté en 2002 par Ivan Fellegi, statisticien en chef du Canada. Ce module propose 17 thèmes, chacun présentant un bref portrait de la situation, un graphique assorti de points de discussion est enrichi de liens vers des ressources connexes permettant d'effectuer des recherches plus poussées. Le module comprend également des vidéoclips du statisticien en chef.

### 4.2 Avis électroniques à l'intention des abonnés aux produits en ligne

La plupart des utilisateurs qui ont besoin de données détaillées et volumineuses en ont besoin pour leur travail, que ce soit dans les administrations publiques ou dans le secteur privé. Statistique Canada facture à ces utilisateurs les frais encourus pour répondre à leurs besoins particuliers. Les activités à recouvrement des coûts nécessitent de bonnes infrastructures techniques et de service qu'on peut exploiter pour assurer la gratuité des activités de diffusion des données d'intérêt public. Cela a favorisé une hausse constante du nombre de produits accessibles sans frais.

L'organisme utilise des pratiques de recouvrement des coûts pour les principales catégories de produits et services suivantes :

- **Publications (imprimées et électroniques) :** Les coûts « post-manuscris » liés à la fourniture de copies personnelles de ces produits normalisés sont recouverts.
- **CANSIM :** Il s'agit d'une base de données portant sur plusieurs sujets qui fournit des données statistiques sur le travail, le transport, la population, les finances, le commerce international, la fabrication, les prix et bien plus encore. À ce titre, CANSIM offre aux Canadiens un accès à une base de données électronique exhaustive de plus de 18 millions de séries chronologiques et elle est l'unique base de données officielle établissant le profil de la société, de l'économie et des industries au Canada. Tous les liens de Statistique Canada à partir du *Quotidien*, du catalogue en ligne et des publications de l'organisme renvoient maintenant aux tableaux de CANSIM. En 2003-2004, les recettes provenant du commerce électronique de CANSIM s'établissaient à plus de 340 000 \$.
- **Produits et services spéciaux :** Statistique Canada recouvre l'ensemble des coûts liés à l'élaboration, à la production, à la distribution et à l'appui de ces produits — surtout des CD-ROM accompagnés d'importants outils logiciels et de bases de données. On s'attend à ce que chaque produit équilibre les recettes et les coûts. Des séminaires et des ateliers

- **Le *Quotidien*** : Le véhicule officiel de diffusion des données de Statistique Canada fournit aux médias d'information — et à plus de 9 000 abonnés de ce produit électronique (organisations et grand public) — des résumés des nouvelles données diffusées. Les abonnés récents ont pu limiter leur abonnement aux sujets qui les intéressent, par exemple, la santé et la justice.
- **Services consultatifs** : Les Services consultatifs nouvellement réorganisés, partout au Canada, fournissent une gamme de services personnalisés aux utilisateurs qui ont des besoins de données spéciales. Un nouveau centre d'appel national, installé à Ottawa, a permis de regrouper les services de renseignements téléphoniques afin d'offrir un service plus exhaustif d'un bout à l'autre du pays.
- **Publications dans les bibliothèques** : Statistique Canada participe activement au Programme des services de dépôt (PSD). Toutes les publications produites par Statistique Canada sont accessibles dans les bibliothèques partout au Canada, sur papier ou par Internet. Internet a permis une plus grande disponibilité et utilisation des produits publiés par l'organisme.

- **Internet** : En tant que principal moyen utilisé à Statistique Canada pour servir les utilisateurs de données, le site Web permet à l'organisme de répondre aux besoins d'un nombre inégalé de Canadiens. Le nombre moyen de visites par jour s'élève à plus de 45 000, et on attend plus de 13 millions de visiteurs cette année. Le site s'est amélioré, à la suite des recherches effectuées au sujet des diverses collectivités d'utilisateurs et de leur satisfaction à l'égard du contenu et des fonctions du site.
- Le module *Le Canada en statistiques* est un ensemble de 473 tableaux organisés par thème, qui fournissent un portrait statistique sommaire du Canada. Les tableaux ont été conçus pour une visualisation à l'écran et sont mis à jour quotidiennement à 8 h 30 de façon dynamique, à partir de CANSIM, lorsque les nouvelles données sont diffusées dans *Le Quotidien*. La plupart des visiteurs de ce module y trouvent l'information qu'ils cherchent.

- La publication du *Cyberlivre du Canada*, issu de l'*Annuaire du Canada* de 2001, a grandement enrichi la somme de données d'intérêt public offerte par Statistique Canada sur son site Web, cet ouvrage présentant des analyses contextuelles qui complètent les tableaux de données du *Canada en statistiques*.

- Le module **Profil des communautés** comprend des données sur le recensement et la santé pour toutes les collectivités canadiennes (villes, villages, réserves et établissements indiens), des régions métropolitaines et des régions socio-sanitaires. À la suite du Recensement de 2001, les profils ont augmenté de presque 50 % et un dispositif de cartographie est aussi offert.

- Le module **Ressources éducatives** fournit une vaste gamme de renseignements et d'outils aux écoles secondaires pour appuyer les activités d'enseignement et les projets de recherche des élèves. Outre les données statistiques, ce module offre des plans de leçon et des trousseaux de l'enseignant qui sont des compléments du Programme de soutien à l'éducation.

- L'**Initiative de démocratisation des données** fournit des copies de tous les fichiers de données électroniques aux établissements d'enseignement et aux bibliothèques de données, où elles peuvent être utilisées sans frais à des fins d'enseignement et de recherche.



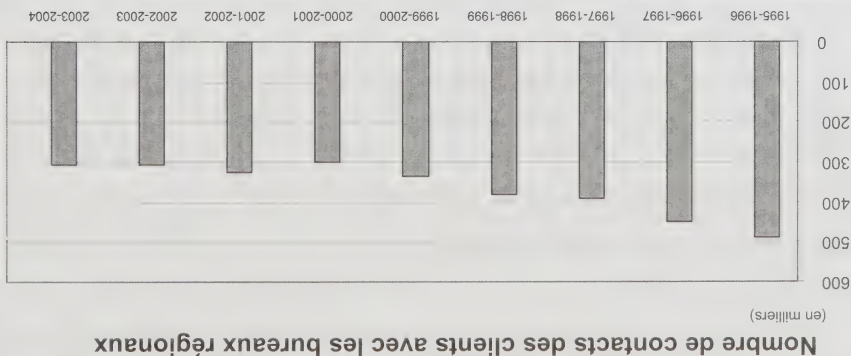
Statistique Canada fournit de l'information gratuite « d'intérêt général » sur une variété de sujets par l'entremise de divers canaux. Au fil du temps, les gains de rendement et les nouvelles technologies dans les programmes de diffusion, tout en continuant de miser sur notre infrastructure pour satisfaire la demande de produits et services payants, ont permis à l'organisme d'offrir gratuitement encore davantage d'information. Voici les principaux produits et services qui donnent accès, sans frais, aux données de Statistique Canada :

#### 4. Accessibilité : Produits et services

Les Services consultatifs ont réorganisé leurs bureaux partout au Canada et fournissent une gamme de services personnalisés aux utilisateurs ayant des besoins d'information particuliers. Le Centre de contact national établi à Ottawa a permis de centraliser les demandes adressées par téléphone et par courriel, de même que les services d'assistance téléphonique, de manière à fournir un service plus complet dans l'ensemble du pays.

En 2003-2004, les Services consultatifs ont reçu quelque 306 000 demandes. L'évolution de la nature des demandes témoigne de l'utilisation accrue d'Internet comme outil de communication et comme moyen de répondre aux besoins en information. Le volume et la complexité des demandes de renseignements publiques auxquelles répondent les Services consultatifs ne cessent d'augmenter avec le volume et la complexité des données offertes sur le site Web de Statistique Canada. Les agents des renseignements reçoivent de plus en plus de demandes de recherche par courriel, et non plus seulement au moyen du numéro 1 800 et par télécopieur. En 2003-2004, ce service a reçu au-delà de 90 000 courriels. Le service d'assistance téléphonique offre une aide supplémentaire aux utilisateurs des produits électroniques de Statistique Canada.

Les personnes qui visitent les centres de consultation de l'organisme ont accès gratuitement aux publications de Statistique Canada. Un service de renseignements sans frais et des services de messagerie électronique permettent de répondre aux questions souvent posées et de s'assurer que tous les non-visiteurs, y compris les Canadiens qui ne vivent pas près d'un bureau régional, jouissent d'un accès égal à l'information.



publiques, du milieu universitaire, des ministères provinciaux et fédéraux, du secteur privé ainsi que des distributeurs autorisés des données de Statistique Canada.

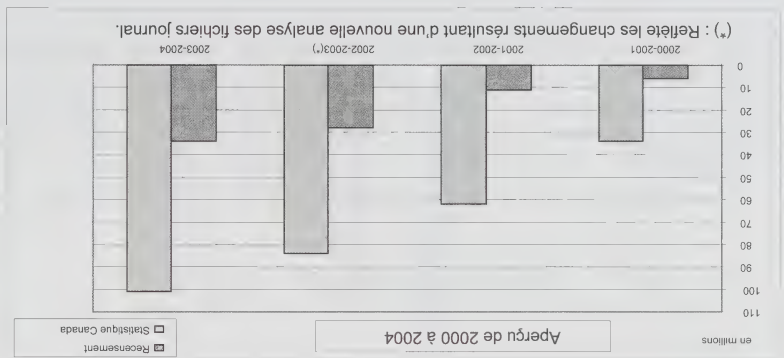
Comme prévu, Internet s'est imposé comme le principal moyen de diffusion des produits du Recensement de 2001 et d'information sur la disponibilité des données du recensement. Internet permet également de diffuser une masse plus importante de données et de produits plus rapidement que pour les recensements antérieurs. Grâce à la diffusion sur Internet, on a amélioré l'accessibilité des données pour les utilisateurs et facilité la mise à jour des données et des produits de référence tout en préservant la convivialité des fonctions de diffusion et d'extraction des données. Pour le Recensement de 2006, Statistique Canada obtiendra des commentaires de la part des utilisateurs de données en ce qui a trait aux produits et services du recensement, à l'accessibilité des données du recensement, aux améliorations des mécanismes de recherche, au format des données de sortie et à la transmission des mises à jour et des révisions.

Les produits du Recensement de 2001 qui sont disponibles gratuitement sur le site Web comprennent des cartes de référence, des produits de référence, des travaux analytiques et plus de 250 totalisations thématiques. Le nombre de totalisations diffusées par Internet dans le cadre du Recensement de 2001 a augmenté d'environ 225 % par rapport au Recensement de 1996. En plus de la gamme planifiée de produits et services du Recensement de 2001, bon nombre de produits Internet spécialisés, comme les faits saillants en tableaux, le profil de la population autochtone, un profil élargi des collectivités, des profils provinciaux et territoriaux ainsi que des profils établis selon les circonscriptions électorales fédérales, ont également été affichés sur le site Web de Statistique Canada. En moyenne, le contenu du Recensement de 1996 représentait 20 % des consultations de pages sur le site Web de l'organisme, comparativement à 30 % pour les communautés du Recensement de 2001.

### **3. Accessibilité : Contacts des clients avec les bureaux régionaux**

Statistique Canada répond gratuitement aux demandes courantes de renseignements. Des données et des conseils sur la façon d'accéder aux renseignements statistiques et de les utiliser sont fournis aux demandeurs. Pour les demandes plus complexes, les bureaux régionaux offrent, contre recouvrement des coûts, des services consultatifs aux clients. La demande de ces services personnalisés continue d'augmenter.

Dans le cadre de la préparation du Recensement de 2006, Statistique Canada continue de consulter les utilisateurs de données et les autres parties intéressées pour assurer leur apport à la planification du programme de diffusion du recensement et veiller à ce que les produits et services répondent aux besoins des utilisateurs et que l'organisme offre un accès approprié aux données du recensement. Parmi les participants figurent des représentants des bibliothèques



Statistique Canada a terminé la diffusion officielle des données du Recensement de la population de 2001 le 13 mai 2003. Cette dernière journée de diffusion officielle portant sur le revenu des particuliers, des familles et des ménages, ainsi que sur les religions au Canada a conclu une série de huit grandes opérations de diffusion thématique planifiées en 2002 et 2003. Affiché sur le site Web de Statistique Canada, chacun des principaux communiqués est accompagné de faits saillants en données et d'une analyse des tendances clés permettant d'informer les Canadiens des nouvelles tendances socioéconomiques.

## 2.1 Le Recensement de la population de 2001 et Internet

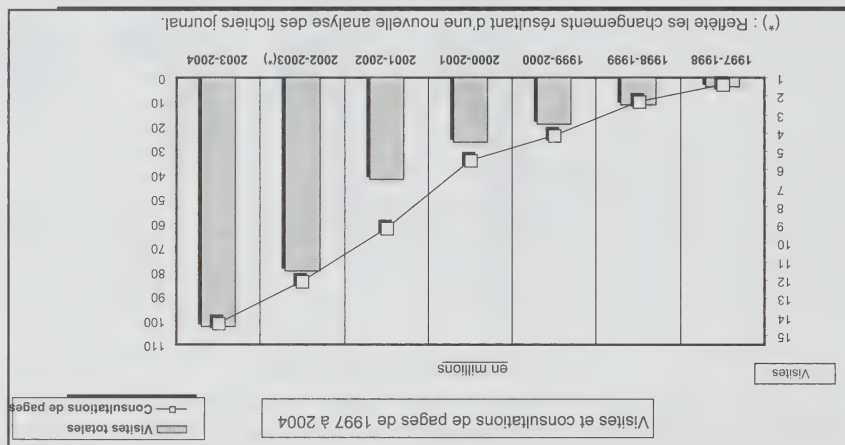
La base de données CANSIM continue de s'enrichir, le nombre de séries chronologiques étant passé de 17 millions à 18 millions entre 2002-2003 et 2003-2004.

### Activités clés menées au cours de l'an dernier

Statistique Canada effectue régulièrement des recherches sur le site Web pour y trouver des analyses de la fréquentation et des données utilisées, des tests d'utilisation pour les nouveaux éléments et une étude annuelle en vue d'obtenir de la rétroaction des utilisateurs finaux, grâce à des sondages en ligne. Durant la période de quatre ans (1999-2000 à 2003-2004), la proportion de répondants ayant indiqué être satisfaits ou très satisfaits de leur expérience globale du site est passée de 71 % à 73 %. Les étudiants continuent d'être les utilisateurs les plus fréquents du site, ceux des collèges et des universités représentant 43 % des visiteurs.

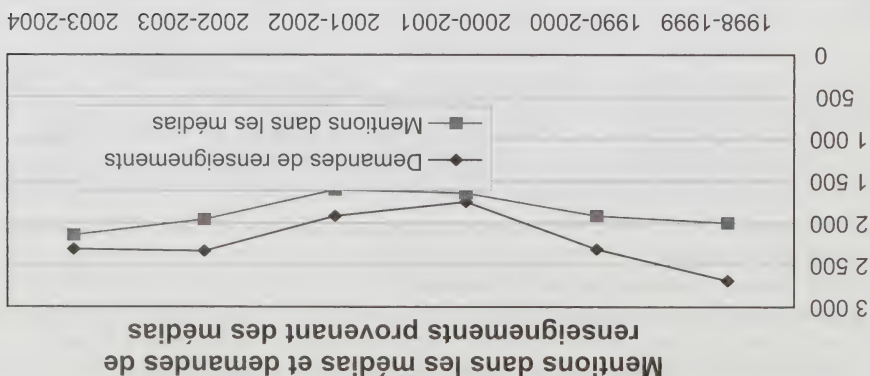
À l'heure actuelle, Statistique Canada offre la quasi-totalité de ses publications sur son site Web. Bon nombre d'entre elles — et plus particulièrement celles qui comprennent des tableaux statistiques — sont produites automatiquement à partir des données emmagasinées dans la base de données principale de Statistique Canada, c'est-à-dire CANSIM (Système canadien d'information socioéconomique).

Depuis le lancement du site Web en 1995, le nombre de visites n'a cessé d'augmenter, dépassant les 13,5 millions en 2003-2004. Comme le montre le graphique ci-joint, le nombre total de pages consultées par année a augmenté de 63 % au cours des deux dernières années, passant de 62 millions en 2001-2002 à 100 millions en 2003-2004. Durant la même période, le nombre moyen de visites par jour a presque doublé, passant de 23 526 en mars 2002 à 50 221 en mars 2004.



Dans les efforts qu'il déploie pour commercialiser et diffuser son information, Statistique Canada s'applique surtout à rendre celle-ci plus accessible à ses divers utilisateurs. Les clients de l'organisme ont de plus en plus accès à Internet, par conséquent, le site de Statistique Canada ([http://www.statcan.ca:8082/francais/about/webeval\\_f.htm](http://www.statcan.ca:8082/francais/about/webeval_f.htm)) est devenu le véhicule privilégié pour la diffusion des données et des communiqués.

## 2. Accès par Internet





En tant qu'organisme statistique national, Statistique Canada comble les besoins d'information d'une vaste gamme d'utilisateurs — les entreprises, les syndicats, les établissements universitaires, les médias, le grand public et tous les ordres de gouvernement. L'objectif global de l'organisme est de rendre accessible, dans une large mesure, ces données statistiques de façon à ce que les Canadiens soient bien informés sur les conditions sociales, économiques et générales dans lesquelles ils vivent. La plupart des utilisateurs d'information appartiennent à deux grandes catégories : la première comprend les utilisateurs qui obtiennent leur information statistique dans les médias ou sont des utilisateurs de notre site Web et ils constituent de loin le groupe le plus nombreux. L'organisme fait son possible pour offrir à ces derniers de l'information gratuite et conviviale. L'autre catégorie d'utilisateurs comprend les entreprises et les administrations publiques qui ont besoin d'un grand volume d'information spécialisée. L'organisme les facture selon le principe de recouvrement des coûts.

On entend par accessibilité la facilité d'obtenir l'information détenue par l'organisme. Cela comprend la facilité de déterminer quelle information est disponible et la pertinence du support permettant l'accès à l'information. Le coût de ces données peut représenter un aspect de l'accessibilité pour certains utilisateurs. La diffusion des résultats d'enquêtes aux utilisateurs finaux est la toute dernière étape du processus statistique, ainsi que la plus importante. On peut accéder à l'information de Statistique Canada par Internet à [www.statcan.ca](http://www.statcan.ca), dans des publications ou sur CD-ROM, ou encore en personne. En outre, un certain nombre de distributeurs mettent à la disposition du public les données de Statistique Canada telles qu'elles ou combinées à d'autres produits.

Les données ci-après concernant le rendement font état des réalisations de l'organisme à cet égard en 2003-2004.

## 1. Accès par l'intermédiaire des médias

La plupart des Canadiens apprennent l'existence des produits et des données de Statistique Canada grâce à la couverture médiatique des communiqués de l'organisme. Le programme de surveillance des médias de Statistique Canada dépouille les reportages de 42 grands journaux et de trois réseaux nationaux de radio et de télévision. Il permet également de suivre les demandes des journalistes adressées à la Ligne info-médias. En 2003-2004, on a relevé une moyenne de 2 152 mentions par mois dans les médias. De plus, les demandes adressées par les médias se sont chiffrées à 2 308, ce qui révèle que les communiqués de l'organisme continuent de jouir d'une grande couverture dans les médias. La hausse enregistrée en 1998-1999 et en 2003-2004 est principalement attribuable aux communiqués sur les recensements de 1996 et de 2001.

(5 %) ont été diffusés dans une période de référence de 17 mois, et plusieurs résultats d'enquêtes ont pris deux ans avant d'être diffusés. Pour l'année de référence 2002, les résultats de 40 des 41 enquêtes (98 %) ont été diffusés dans une période de 17 mois, la plupart l'ayant été dans la période prévue de 15 mois. On compte poursuivre les efforts pour réduire le temps de diffusion des enquêtes-entreprises annuelles pour une période de 12 à 15 mois par rapport à l'année de référence.

Actualité : Temps écoulé entre la période de référence et la date de diffusion

Le temps écoulé entre la période de référence et la date de diffusion pour les enquêtes essentielles au mandat de Statistique Canada est une mesure de l'actualité de l'information qui permet de vérifier la pertinence des statistiques sur le plan de la « fraîcheur » de l'information publiée. Le tableau 4 met en évidence l'actualité de l'information d'un ensemble choisi de grandes publications.

Tableau 4 : Temps écoulé entre la période de référence et les dates de diffusion des enquêtes essentielles au mandat de Statistique Canada

Enquêtes essentielles au mandat de Statistique Canada		
Enquête sur la population active	Mensuelle	20 jours
Indice des prix à la consommation	Mensuelle	21 jours
Enquête mensuelle sur les industries manufacturières	Mensuelle	45 jours
Commerce international	Mensuelle	43 jours
Commerce de gros et commerce de détail	Mensuelle	52 jours
Produit intérieur brut	Mensuelle	60 jours
Mensuel	Mensuelle	60 jours
Trimestriel	Trimestrielle	60 jours
Enquête sur l'emploi, la rémunération et les heures (composante du revenu)	Mensuelle	58 jours
Relevé trimestriel des états financiers <sup>2</sup>	Trimestrielle	61 jours
Indices des prix des produits industriels	Mensuelle	30 jours

Note :  
1. Les objectifs d'actualité sont exprimés en jours civils. Ils constituent une indication du délai prévu entre le dernier jour de la période de référence, auquel les résultats se rapportent, et le jour où les données sont diffusées au public.  
Les objectifs d'actualité peuvent varier, par exemple, en fonction du nombre de jours ouvrables d'un mois donné.

Au total, 29 des 30 principaux indicateurs économiques dont la date de diffusion est prétable sont parus à temps en 2003-2004. La seule exception à cet égard est la publication des indices des prix des produits industriels et des matières brutes qui a été reportée du 14 au 31 août 2003 en raison de la panne de courant. Au cours de l'année, l'organisme a publié 291 communiqués principaux, y compris au sujet d'enquêtes économiques et sociales, et 938 autres communiqués *renseignements* figurant à la fin du présent rapport comprend une liste plus complète des communiqués principaux comportant des dates de diffusion préétablies.

L'actualité de la diffusion des données d'enquêtes est généralement assez stable et les changements se produisent sur une longue période. On apporte souvent des changements lorsque les enquêtes sont soumises à d'importants remaniements.

En plus des enquêtes essentielles au mandat de Statistique Canada mentionnées ci-dessus, la diffusion des communiqués pour la série d'enquêtes annuelles unifiées auprès des entreprises s'est accélérée au cours des deux dernières années. Parmi les 40 enquêtes-entreprises annuelles qui ont été réalisées pour l'année de référence 2000, seulement les résultats de deux enquêtes

Le concept de l'actualité de l'information représente le temps qui s'écoule entre la fin de la période de référence et le moment où cette information devient accessible au public. D'ordinaire, il s'agit d'un compromis entre l'actualité et l'exactitude des données.

L'actualité de l'information est clairement visible pour les utilisateurs et facile à déterminer. Le choix d'un objectif pour l'actualité est étroitement lié à la pertinence puisque l'information peut ne pas être utile si elle n'est pas disponible à temps. Étant donné les objectifs visés pour l'actualité, deux mesures de rendement sont utiles. La première concerne l'existence de dates de diffusion annoncées à l'avance pour les séries régulières ainsi que le respect de ces dates. La deuxième tient aux améliorations de l'actualité qui ont été réalisées en fonction de la période de temps nécessaire pour diffuser l'information. Toutefois, cette mesure doit être envisagée concurrentement avec d'autres facteurs puisque les améliorations obtenues aux dépens de l'exactitude ou à un coût prohibitif peuvent ne pas constituer une amélioration du rendement global.

Les clients ont toujours été en faveur du maintien des délais de diffusion, surtout si une actualité accrue risque d'entraîner des révisions statistiques plus étendues ou la réduction du niveau de détail. En outre, les utilisateurs accordent beaucoup d'importance à la prévisibilité des dates de diffusion.

Un certain nombre d'améliorations dignes de mention ont été apportées aux délais de diffusion des données de Statistique Canada en 2003-2004.

## 1.1 Le Canada et le monde

### 1.1.1 Amélioration de l'actualité des statistiques annuelles sur les entreprises

Le programme de l'Enquête unifiée auprès des entreprises fournit des statistiques financières annuelles détaillées et d'autres données (notamment sur les marchandises) couvrant environ les deux tiers de l'économie canadienne, c'est-à-dire le commerce de gros, le secteur de la fabrication et un grand nombre d'industries de service. Ces enquêtes offrent des renseignements qui servent de base aux tableaux d'entrées-sorties de Statistique Canada qui, à leur tour, constituent le fondement structurel des comptes nationaux. Jusqu'à récemment, les statistiques tirées de ces enquêtes-entreprises complexes et très détaillées n'étaient souvent rendues publiques que deux ans après l'année de référence. On a considérablement accru l'actualité de ces données au cours de la dernière année, les délais entre la période de référence et la diffusion des données de presque toutes les grandes enquêtes annuelles ne dépassant pas seize mois. Il s'agit là d'un gain d'au moins huit mois par rapport à la situation antérieure pour la plupart des enquêtes concernées.



#### 4.1.3 Mesure du capital social

Le concept de « capital social » suscite l'intérêt des chercheurs et des décideurs qui veulent mieux comprendre comment les réseaux sociaux et les normes de confiance et de réciprocité peuvent améliorer la situation sur le plan individuel et collectif. Statistique Canada a pris part à plusieurs initiatives touchant la mesure du capital social.

On a élaboré l'Enquête sociale générale sur l'engagement social de 2003 pour répondre aux besoins en données relatives au « capital social ». Cette enquête couvre trois grandes dimensions du capital social — les activités, les rapports sociaux et les perceptions quant à la confiance et au sentiment d'appartenance. La collecte des données a été réalisée de février à décembre 2003.

En 2003-2004, Statistique Canada a participé à deux conférences sur le capital social tenues par le Projet de la recherche sur les politiques (PRP). En juin 2003, le PRP a organisé un atelier sur la mesure du capital social qui a permis aux experts des ministères fédéraux et du milieu universitaire de discuter des cadres conceptuels, des questions de mesure et de l'incidence du capital social sur les politiques. En novembre 2003, à la conférence de l'OCDE-PRP sur le capital social tenue à Montréal, Statistique Canada a présenté un exposé donnant un aperçu de la structure et du contenu de l'ESG sur l'engagement social de 2003.

#### 4.1.4. Enquête sur la santé dans les collectivités canadiennes, cycle 2.2 Nutrition

Compte tenu de l'intérêt marqué du public et des politiques de santé au sujet de la prévalence de l'obésité, on a inclus dans le cycle de l'ESGC de 2004 portant sur la nutrition des mesures directes de la taille et du poids des répondants recueillies au moyen de balances et de rubans à mesurer. Il est largement démontré que lorsque les gens déclarent eux-mêmes leur taille et leur poids, ils ont tendance à indiquer des réponses socialement acceptables si bien que, les estimations de la prévalence de l'obésité sont susceptibles d'être inférieures à la réalité. Cette collecte supplémentaire de données devrait améliorer l'exactitude de cette mesure clé de santé.

#### 4.1.5 Rapprochement des données sur le commerce international

Une première étude traitant des échanges entre le Canada et la Chine pour la période 1998-2001 a été publiée en décembre 2002, et de nouvelles rencontres et activités ont été entreprises en 2003. Au cours de cette période, on a amorcé, en collaboration avec la République populaire de Chine, une seconde étude de rapprochement des données (pour les années 2002-2003) qui comporte une analyse plus poussée des effets du commerce Canada-Chine passant par Hong Kong. En outre, une toute première étude avec la République de Corée (pour l'année 2002) a été entamée.

Les résultats des études de rapprochement en cours avec la Chine et la Corée seront publiés en 2004. On ne prévoit pas réaliser d'autres études de rapprochement (exception faite de certains travaux avec le Mexique), faute de fonds.

## 4.1 Possibilités économiques et innovation au Canada

### 4.1.1 Schéma directeur des douanes

L'Agence du revenu du Canada (ARC) a lancé officiellement le Programme d'autocotisation des douanes au début de décembre 2001. Au cours des prochaines années, la majorité des grandes entreprises canadiennes déclareront leurs statistiques sur le commerce à partir des données comprises dans leurs propres systèmes comptables. Il a fallu ajuster le Programme du commerce international pour maintenir son intégrité, notamment en modifiant les procédures de déclaration, les concepts et les méthodes d'assurance de la qualité. La modification des systèmes et des procédures touchera tous les aspects du traitement des données sur les importations, ce qui permettra d'effectuer des analyses plus complètes de ces données et d'accroître l'efficacité du dépistage et de la correction ou de la vérification des anomalies. Le nouveau système améliorera donc la couverture et la qualité des données sur le commerce.

On a terminé le projet du schéma directeur des douanes pendant l'exercice en cours, la mise en œuvre complète du nouveau système ayant été effectuée le 14 mai 2004.

### 4.1.2 Situation économique des nouveaux immigrants

On se préoccupe de plus en plus de la situation économique des nouveaux immigrants en raison des niveaux élevés d'immigration enregistrés récemment par rapport aux moyennes historiques, de l'intérêt stratégique accru que l'on porte à l'immigration et des questions entourant ce sujet, tant pour cerner les tendances relatives à la situation des immigrants que pour mieux comprendre les facteurs à l'origine de ces tendances. Ces travaux ont permis de documenter la baisse sensible des gains des immigrants récents durant les années 1980 et 1990 et la hausse du taux de faible revenu dans cette population, alors même que ce taux diminuait au cours de cette période parmi les personnes nées au Canada. Cette détérioration s'est produite malgré une augmentation remarquable du niveau de scolarité des immigrants pendant la même période. Les recherches visant à expliquer *les causes* de ces tendances ont porté sur diverses questions comme l'évolution des caractéristiques des immigrants (langue, région d'origine, niveau de scolarité) et sur le manque actuel de reconnaissance des antécédents de travail à l'étranger des immigrants plus expérimentés, contrairement aux années précédentes. L'évolution du rendement des études chez les immigrants a eu peu d'incidence sur la détérioration de la situation de ce groupe. Ces travaux ont également mis en lumière l'expansion du travail indépendant chez les immigrants, la baisse de la qualité des emplois qu'ils obtiennent malgré un niveau de scolarité plus élevé et le fait que ce phénomène se manifeste dans tous les grands centres urbains. Bon nombre d'autres questions connexes ont aussi été abordées.

Les résultats de ces travaux ont été largement utilisés par les responsables de la recherche et des politiques de Citoyenneté et Immigration Canada, Développement des ressources humaines Canada, Métropolis et d'autres organismes s'intéressant à l'immigration.

- facilitant la déclaration;
- assurant que les questionnaires sont faciles à comprendre;
- utilisant de nouvelles technologies afin de mieux s'adapter aux capacités des répondants
- faisant des examens internes pour s'assurer que les procédures de collecte et de traitement des données permettent d'obtenir de bons résultats.

Même si la plupart du temps un cycle de traitement incomplet justifie des révisions, d'autres activités prévues, y compris des modifications aux systèmes de classification ou des changements aux paniers de biens et services sur lesquels les indices sont fondés donnent aussi lieu à des révisions. Des révisions sont apportées aux séries de Statistique Canada afin d'établir un équilibre entre les exigences concurrentes d'exactitude et d'actualité.

Le tableau 3 indique la taille et l'étendue moyennes des révisions pour certaines enquêtes essentielles au mandat de Statistique Canada. La taille moyenne des révisions se définit comme la révision absolue dont on a fait la moyenne pour la dernière année de diffusion; ces chiffres sont exprimés en pourcentage. Pour une enquête mensuelle, la moyenne est calculée d'après les 12 mois de référence d'une année civile. Les dernières estimations révisées avant les révisions annuelles sont utilisées dans le calcul de la taille des révisions. Pour une enquête trimestrielle, la moyenne est calculée d'après les quatre trimestres d'une année civile. Les tailles moyennes sont indiquées pour 2002 et 2003.

La colonne intitulée « Étendue des révisions » présente deux valeurs (la plus petite révision et la plus importante révision) pour les mêmes périodes de référence. L'étendue des révisions est indiquée pour 2003.

**Tableau 3 : Révisions des enquêtes essentielles au mandat de Statistique Canada en 2002 et 2003**

Enquêtes essentielles au mandat de Statistique Canada <sup>1</sup>		Sujet	Fréquence	Taille moyenne de la révision		Étendue des révisions
				2002	2003	2003
						%

Enquête mensuelle sur les industries manufacturières	Livraisons	Mensuelle	0,30	0,38	-1,40 à 0,54
Commerce international	Total des exportations	Mensuelle	0,44	0,43	-0,61 à 0,87
Enquête mensuelle sur le commerce de gros	Ventes en gros	Mensuelle	0,24	0,30	-0,95 à 0,50
Enquête mensuelle sur le commerce de détail	total des ventes au détail	Mensuelle	0,34	0,39	-0,89 à 0,74
commerce de détail	total des ventes	Mensuelle	0,12	0,17	-0,35 à 0,37
Produit intérieur brut — mensuel	PIB	Mensuelle	0,09	0,10	-0,33 à 0,23
Produit intérieur brut — trimestriel	PIB	Trimestrielle	0,08	0,08	-0,16 à 0,01
Enquête sur l'emploi, la rémunération et les heures	Emploi	Mensuelle	0,01	0,01	-0,19 à 0,21
Relevé trimestriel des états financiers	Recettes	Trimestrielle	0,20	0,23	-0,12 à 0,41
Indices des prix des produits industriels	Indice des prix d'exploitation	Mensuelle	0,18	0,21	-0,37 à 0,46

Note :  
1. Le présent tableau omet les enquêtes essentielles au mandat de Statistique Canada pour lesquelles on ne corrige pas régulièrement les chiffres estimés (l'Enquête sur la population active et l'Indice des prix à la consommation).

statistiques en :

Statistique Canada tente de réduire autant que possible l'ampleur des révisions aux estimations le fait même, influencent leurs décisions.

utilisateurs de données, car elles modifient leur compréhension du monde qui les entoure et, par estimations statistiques sont souvent nécessaires, ces estimations touchent directement les causes sous-jacentes des phénomènes sociaux et économiques. Même si des révisions aux titres, les séries chronologiques contribuent grandement à la compréhension des tendances et des habitudes selon une certaine périodicité comme les mois, les trimestres et les années. À ce statistiques de l'évolution des processus économiques au fil du temps, qu'on établit

Les séries chronologiques économiques et socioéconomiques sont des comptes rendus

#### 4. Exactitude : Profils de révision des données statistiques

Au bureau central et dans les bureaux régionaux, le personnel des communications prépare des produits de communication à l'intention des répondants concernés et des représentants élus et locaux, dont le principal objectif est d'expliquer comment accéder aux données d'enquêtes et les utiliser. Il prépare également du matériel de formation et offre de la formation aux intervieweurs sur la façon de gérer la non-réponse, particulièrement en leur suggérant d'expliquer aux répondants de façon claire et convaincante les raisons de participer à une enquête. Un module du site Web de Statistique Canada ([www.statcan.ca](http://www.statcan.ca)), *Renseignements pour les répondants aux enquêtes*, comprend de l'information sur les enquêtes auprès des ménages et auprès des entreprises ainsi que de l'information sur les droits des répondants.

communiquer avec les répondants.

compendium des meilleures pratiques afin d'aider les gestionnaires d'enquêtes à mieux

directrices pour les enquêtes auprès des ménages et auprès des entreprises et constitue un

permettre de gérer ses relations avec ces participants essentiels. L'organisme a élaboré des lignes

Programme des relations avec les répondants de Statistique Canada a été mis sur pied pour lui

Obtenir une réponse complète et exacte requiert la collaboration et l'appui des répondants. Le

- concevant de bons questionnaires;
- utilisant des procédures et des opérations testées et éprouvées;
- communiquant aux répondants des renseignements sur la raison d'être de la collecte des données;
- faisant un suivi auprès des non-répondants (pour les programmes économiques et destinés aux entreprises, l'élément central du suivi étant les principaux collaborateurs qui effectuent les estimations);
- apportant des ajustements statistiques appropriés aux données en l'absence d'une réponse complète.

entre autres méthodes, en :

On convient généralement qu'il est impossible d'obtenir un taux de réponse de 100 % pour la plupart des enquêtes. L'organisme veille à ce que des efforts raisonnables soient déployés pour obtenir un taux de réponse acceptable (ainsi que des réponses précises) tout en produisant des données actuelles sans imposer un fardeau excessif aux répondants. Cela se fait habituellement,



1. Le présent tableau omet l'Indice des prix à la consommation, le commerce international et le produit intérieur brut mensuel et trimestriel, pour lesquels on ne recueille pas de données directement auprès des répondants.
2. La diminution du taux de réponse observée pour 2000-2001 est le résultat de l'adoption d'un système centralisé d'interviews téléphoniques assistées par ordinateur. Lorsque les intervieweurs se sont sentis plus à l'aise avec les changements effectués en 2001-2002, les taux de réponse sont revenus à leur niveau habituel.
3. En 2003-2004, le faible taux de réponse était attribuable à la panne d'électricité en Ontario ainsi qu'à la grève des intervieweurs.
4. En 2003-2004, les taux de réponse pour le premier trimestre se situaient à 72 %. Les taux de réponse pour le Relevé trimestriel des états financiers est assujéti à des révisions afin de refléter la collecte de données et les corrections subséquentes.

Notes :

Indices des prix des produits industriels	90	94	94	94
Relevé trimestriel des états financiers <sup>4</sup>	91	88	82	72
Enquête sur l'emploi, la rémunération et les heures	83	84	87	89
Enquête mensuelle sur le commerce de détail	95	95	95	93
Enquête mensuelle sur le commerce de gros	91	93	93	92
manufacturières <sup>3</sup>	96	98	97	93
Enquête mensuelle sur les industries	92	94	94	93
Enquête sur la population active <sup>2</sup>			%	
	2000-2001	2001-2002	2002-2003	2003-2004

Taux de réponse

Enquêtes essentielles au mandat de Statistique Canada<sup>1</sup>

Canada  
Tableau 2 : Taux de réponse pour les enquêtes essentielles au mandat de Statistique

L'exactitude des données diffusées par Statistique Canada découle directement de l'exactitude des données que lui fournissent les répondants dans le cadre de ses enquêtes et recensements. Il s'ensuit que le pourcentage de répondants à qui l'on demande de fournir des données et qui en fournissent effectivement représente un volet important de l'exactitude. On estime que plus ce taux de réponse est élevé, plus exacts seront les résultats d'enquête. Le tableau 2 ci-après présente les taux de réponse globaux (exprimés en pourcentage) pour les enquêtes essentielles au mandat de Statistique Canada.

3. Exactitude : Taux de réponse

Les coefficients de variation présentés au tableau 1 sont tous très faibles, ce qui fait que les estimations sont considérées comme très fiables. Cela témoigne de l'importance de ces programmes. Des résultats plus désagréés de ces programmes auraient tendance à s'accompagner de c.v. plus élevés étant donné qu'en général, plus la taille du sous-groupe d'intérêt diminue, plus les c.v. des estimations s'y rapportant augmentent.

Note :

1. Le présent tableau omet les programmes essentiels au mandat de Statistique Canada (Indice des prix à la consommation, commerce international et Indice des prix des produits industriels) qui n'utilisent pas l'échantillonnage aléatoire pour produire leurs estimations.

Relevé trimestriel des états financiers	0,7
Recettes	0,6
d'exploitation	0,7
totales	0,8

rapprochement ou d'ajustement fondés sur des sources de renseignements complémentaires ou corroborantes afin de mieux harmoniser la couverture administrative avec les besoins statistiques. Compte tenu de leur exhaustivité, les statistiques provenant de sources administratives sont également utilisées dans certaines situations pour améliorer la couverture et l'exactitude des statistiques tirées des enquêtes.

2. Exactitude :

Erreur d'échantillonnage

La plupart des enquêtes sont réalisées en fonction d'un échantillon de la population cible. L'échantillonnage est un moyen important de mieux répartir les ressources, d'assurer la pertinence des programmes, de produire des résultats plus actuels et d'améliorer différemment l'exactitude des données. L'échantillonnage permet à Statistique Canada de faire plus avec moins.

On peut s'attendre à ce que les estimations fondées sur un échantillon varient d'un échantillon à l'autre et diffèrent de celles qui proviendraient d'un recensement complet. L'importance prévue de ces variations dépend notamment du plan d'échantillonnage, dont l'optimisation permet d'obtenir une plus grande fiabilité.

La fiabilité de chaque estimation peut être établie de façon approximative à partir des données de l'échantillon. La mesure de la fiabilité la plus fréquemment offerte aux utilisateurs est le « coefficient de variation » (c.v.). Un faible c.v. signifie un degré élevé de confiance du point de vue de la fiabilité statistique de l'estimation associé à ce c.v. Inversement, un c.v. plus élevé signifie un plus faible degré de confiance du point de vue de la fiabilité.

Le tableau 1 présente les coefficients de variation pour les estimations ou les résultats principaux des enquêtes essentielles au mandat de Statistique Canada.

**Tableau 1 : Coefficients de variation pour les enquêtes essentielles au mandat de Statistique Canada**

Enquêtes essentielles au mandat de Statistique Canada <sup>1</sup>	Sujet	Coefficient de variation			
		2000- 2001	2001- 2002	2002- 2003	2003- 2004
Enquête sur la population active					
Emploi	Emploi total	0,3	0,3	0,3	0,2
Chômage	Chômage total	2,0	1,8	1,8	1,9
Enquête mensuelle sur les industries manufacturières	Livraisons totales	0,6	0,6	0,5	0,6
Enquête mensuelle sur le commerce de gros	Ventes en gros	1,1	1,1	1,1	1,1
Enquête mensuelle sur le commerce de détail	Ventes au détail totales	1,2	1,2	1,2	1,3
Enquête sur l'emploi, la rémunération et les heures	Employés totales	0,1	0,1	0,1	0,1

territoires du Canada, à quelques exceptions près<sup>2</sup>. Les régions géographiques sont sélectionnées au hasard à partir de cette base.

Parmi les régions sélectionnées, des ménages sont choisis au hasard à partir de listes de logements établies pour ces régions. Des problèmes de couverture peuvent surgir si l'on omet certains logements dans ces listes ou si les ménages de logements sélectionnés oublient de déclarer certains de leurs membres. La couverture de l'enquête est surveillée, en partie, en comparant l'estimation de l'ensemble de la population calculée directement à partir de l'échantillon de l'enquête avec les estimations officielles de la population. Pour réduire au minimum les conséquences des erreurs de couverture, les estimations de l'enquête sont statistiquement ajustées de façon à ce que les résultats publiés couvrent l'ensemble de la population. Dans le cas de l'EPA, la couverture directe est demeurée constante, à près de 90 %, depuis les quatre dernières années.

Dans certaines enquêtes-ménages, on utilise une base de sondage téléphonique. Cette méthode, bien que peu coûteuse pour la grande majorité des ménages canadiens, omet cependant ceux qu'on ne peut joindre par téléphone. Les enquêtes téléphoniques font l'objet d'un contrôle et, pour certaines enquêtes, on a recours à une base aéroportée, parallèlement à la base de sondage téléphonique, pour améliorer la couverture.

Statistique Canada travaille depuis plusieurs années à la préparation d'une liste de logements (prenant la forme d'un registre des adresses) pour assurer une couverture adéquate. Le registre des adresses sera utilisé dans le cadre de l'Enquête sur la population active pour certaines régions géographiques, dans la foulée de l'examen actuel de cette vaste enquête et de la mise en œuvre des améliorations méthodologiques. On entend également faire du registre des adresses un outil méthodologique essentiel pour assurer la qualité de la couverture et l'efficacité du Recensement de la population de 2006.

Dans le cas des enquêtes visant des sous-groupes précis de la population (par exemple les personnes appartenant à des groupes d'âge particuliers), on peut faire appel à une liste de personnes (ou de ménages). Cette liste peut provenir d'une source de données administratives (voir ci-dessous) ou, comme dans le cas des enquêtes postcensitaires, des données du

### 1.3 Sources de données administratives

Statistique Canada utilise des sources de données administratives (comme les fichiers d'impôt ou les documents d'importation) comme sources de renseignements statistiques pour certains programmes. En soi, l'exactitude de la couverture se trouve, dans une large mesure, déjà intégrée à la source de données. Pour les sources de données administratives qui sont destinées à des fins réglementaires, on peut s'attendre à ce que la couverture soit complète pour la population cible dans la mesure où l'organisme chargé de recueillir les données exerce un contrôle effectif au moyen de mécanismes d'octroi de licences ou de mesures d'exécution. Statistique Canada doit évaluer la pertinence ainsi que la couverture de cette population cible dans l'optique des besoins statistiques qu'il tente de satisfaire. L'organisme peut entreprendre des processus de

mention d'une description des méthodes, ainsi que des éléments suivants, lorsqu'ils s'appliquent :

- les indicateurs de l'exactitude de la couverture;
- les estimations de l'erreur d'échantillonnage;
- les taux de réponse (ou l'inverse, taux de non-réponse); et
- les indicateurs de la taille relative des révisions éventuelles.

Il est aussi possible de fournir toute une gamme de mesures supplémentaires selon l'importance du programme et des estimations.

## 1. Exactitude : Couverture d'enquête

L'objectif de chaque enquête est d'observer une population cible. La base de sondage qui s'y rattache — c'est-à-dire la liste d'unités de la population cible — est utilisée pour définir et choisir l'échantillon de l'enquête. Les erreurs de couverture (les omissions, les inclusions erronées, les doubles comptes et la classification erronée des unités) dans la base de sondage peuvent entraîner un biais dans les estimations produites à partir des données de l'enquête. Par conséquent, l'exactitude des bases de sondage est cruciale à l'exactitude des résultats d'enquête. Les paragraphes suivants portent sur la couverture des principales bases utilisées pour les enquêtes-entreprises, les enquêtes-ménages et les programmes ayant recours aux sources de données administratives.

### 1.1 Enquêtes-entreprises

Le Registre des entreprises (RE) est utilisé comme base de sondage pour la majorité des enquêtes de Statistique Canada auprès des entreprises. Le RE a comme objectif d'inclure toutes les entreprises très actives au Canada. On utilise les données administratives de l'Agence du revenu du Canada (ARC) pour que le RE représente une liste à jour des entreprises au Canada. Depuis 1997, la couverture du RE s'est clarifiée avec l'utilisation des données de la taxe sur les produits et services (TPS), l'information tirée des déclarations fédérales d'impôt sur le revenu des sociétés, lesquelles sont recueillies par l'ARC. Des études sont menées périodiquement pour mesurer la qualité de la couverture du RE ainsi que la qualité de l'information qu'il renferme (p. ex. les classifications industrielles et géographiques). On estime actuellement que le RE comprend plus de 93 % des entreprises répondant à au moins un des trois critères suivants :

- une entreprise comptant des employés pour lesquels elle verse des retenues à la source à l'ARC;
- une entreprise non constituée en société touchant des recettes de ventes estimatives d'au moins 30 000 \$;
- une entreprise constituée en société en vertu d'une loi fédérale ou provinciale qui produit une déclaration fédérale de revenus des sociétés.

### 1.2 Enquêtes-ménages

L'Enquête sur la population active (EPA) et bien d'autres enquêtes-ménages font usage d'une base aréolaire commune englobant toutes les régions géographiques des provinces et des



Pour veiller à ce que ses activités et ses produits répondent aux besoins de sa clientèle, Statistique Canada se concentre sur un deuxième élément : l'exactitude de son information. L'exactitude de l'information statistique correspond au degré auquel cette information décrit correctement les phénomènes qu'elle doit mesurer et pour lesquels elle a été conçue. Le degré d'exactitude est habituellement exprimé en fonction d'erreurs dans les estimations statistiques qui, par le passé, ont été réparties en composantes de biais (erreur systématique) et de variance (erreur aléatoire). On le décrit aussi selon les sources principales d'erreurs pouvant entraîner des données inexactes — la couverture, l'échantillonnage, la non-réponse et la réponse :

- Des erreurs de couverture se produisent lorsqu'il y a des disparités dans la liste d'unités — personnes, ménages, établissements ou entreprises — sur laquelle est fondée une enquête et la population visée par cette enquête. Par conséquent, ces disparités (en raison de la sous-représentation ou d'unités manquantes) peuvent se refléter dans les résultats de l'enquête.
- Des erreurs d'échantillonnage surviennent lorsque l'enquête ne comprend qu'un échantillon d'unités. Les estimations fondées sur un échantillon différeront en général des résultats découlant d'un recensement complet.
- Des erreurs dues à la non-réponse se produisent lorsqu'on ne peut obtenir de données de toutes les unités de l'échantillon. On peut effectuer des ajustements statistiques pour compenser la non-réponse, mais on ne peut être absolument certain que les résultats de l'enquête rendront compte de façon appropriée des caractéristiques des non-répondants.
- Les erreurs de réponse découlent de l'obtention de réponses inexactes pour diverses raisons. Certaines erreurs de réponse sont décelées et des ajustements sont faits pour les compenser, mais certaines peuvent ne pas l'être.

Statistique Canada utilise un large éventail de méthodes statistiques et de pratiques d'assurance de la qualité pour gérer et contrôler les erreurs. Pour ce qui est de l'information statistique la plus importante — comme les chiffres du Recensement de la population, les mesures de l'emploi et du chômage, l'Indice des prix à la consommation et les mesures de la production économique — on consacre davantage de ressources pour obtenir un plus grand degré d'exactitude. En outre, tous les communiqués de données imprimés et électroniques sont soumis à une vérification institutionnelle » de la qualité au sein de l'organisme pour veiller à ce que les utilisateurs obtiennent de bons produits. Il y a toutefois des limites à l'exactitude qu'on peut atteindre à des coûts réalistes. Toutes les données statistiques, quelles qu'en soient les sources, sont sujettes à un certain degré d'erreur.

La Politique visant à informer les utilisateurs sur la qualité des données et la méthodologie de Statistique Canada stipule que chaque communiqué de données doit être accompagné ou faire

1. Veuillez consulter le *Rapport ministériel sur le rendement* de 1997-1998 pour obtenir de plus amples renseignements.

2. Les Indiens dans les réserves, les membres des forces armées et les pensionnaires d'établissements ne participent pas à l'Enquête sur la population active.

On présente des ateliers de recherche pour partager les connaissances sur la mesure statistique, l'analyse et le rôle des résultats dans l'élaboration de politiques fondées sur de l'information probante ainsi que pour établir les programmes ultérieurs de mesure et d'analyse. Les membres du Comité ont recommandé que ces ateliers se tiennent à l'extérieur d'Ottawa pour en faciliter l'accès aux chercheurs. Par conséquent, Statistique Canada prévoit diriger un atelier à l'Université de Windsor en 2004.

Après avoir examiné les travaux sur la mesure de l'innovation dans l'industrie, les membres du Comité consultatif de la statistique des sciences et de la technologie ont recommandé d'enrichir l'analyse des données d'enquête par des renseignements tirés d'études de cas et recueillis au moyen d'interviews. Pour faire suite à cette recommandation, Statistique Canada a réalisé, en collaboration avec le Conseil national de recherches, un certain nombre d'études de cas dans le cadre d'une analyse des caractéristiques des sociétés qui sont passées de la catégorie des petites entreprises à celle des moyennes entreprises.

### 3.12 Comité consultatif de la statistique des sciences et de la technologie

L'actif et le passif financiers internationaux du Canada sont généralement établis en fonction de leur valeur comptable. Pendant les réunions du Comité consultatif, on a encouragé Statistique Canada à établir des estimations également fondées sur la valeur marchande. Par conséquent, Statistique Canada a diffusé des estimations de la valeur marchande du portefeuille international d'actif et de passif en juin 2004.

### 3.11 Comité consultatif de la statistique du commerce international

- la modernisation des activités de diffusion du PSC;
  - la proposition d'une nouvelle enquête sur les loisirs et les préférences;
  - la définition de nouveaux secteurs d'analyse (RMR);
  - le programme de recherche à long terme du PSC;
- Les travaux suivants sont des exemples plus précis des questions traitées par le Comité :
- l'initiative de rationalisation stratégique du PSC actuel en vue d'intégrer la plupart des enquêtes du programme et celles de la Division des industries de service;
  - l'élaboration du Cadre canadien pour les statistiques culturelles;
  - la définition de nouveaux secteurs précis d'enquête et d'analyse.
- matière de méthodologie, de contenu et de conception de programme. Ses travaux portent notamment sur les mesures suivantes :

- l'amélioration de la documentation par l'ajout de données chronologiques détaillées et d'un glossaire plus complet dans le guide de l'utilisateur, de même que l'amélioration des dossiers de la Base de métadonnées intégrée (BMDI).

### 3.8 Comité consultatif sur la mesure des prix

Les membres du Comité consultatif sur la mesure des prix ont recommandé que Statistique Canada publie des données agrégées spéciales de l'indice des prix à la consommation (IPC), fondées sur la définition de l'indice de référence adoptée par la Banque du Canada. Pour faire suite à cette recommandation, Statistique Canada a mis en œuvre une version de cet indice en 2001 et a publié les données de l'IPC en excluant les huit composantes les plus instables, conformément à la définition de la Banque du Canada.

Les membres du Comité ont examiné la méthode de modélisation économétrique utilisée par Statistique Canada pour ses estimations de la variation des prix des ordinateurs aux fins de l'IPC et de l'indice des prix de production, à la suite de quoi l'organisme a mis en œuvre les recommandations visant une mise à jour plus fréquente du modèle économétrique.

En 2003, Statistique Canada a également suivi la recommandation voulant que soient considérés comme comparables les médicaments brevetés et leurs équivalents génériques aux fins de l'établissement des prix dans le cadre de l'IPC, à certaines conditions, et celle visant à modifier le traitement des rabais irréguliers dans l'IPC.

Le traitement des logements occupés par leurs propriétaires dans le cadre de l'indice des prix à la consommation (IPC) constitue une question à la fois controversée et problématique. Les membres du Comité ont conseillé à Statistique Canada de publier des données fondées sur diverses options en tant que supplément aux séries officielles des données de l'IPC. Statistique Canada procède donc ainsi de façon ponctuelle et a commencé à produire ces nouvelles séries de données dans le cadre du programme normal de production de l'IPC.

### 3.9 Comité consultatif sur la statistique agricole

Les comités consultatifs ont souvent à faire des compromis difficiles lorsqu'ils sont appelés à donner des conseils fort prisés aux spécialistes de la statistique. On a demandé au Comité consultatif sur la statistique agricole d'examiner la proposition de hausser, pour toutes les enquêtes sur l'agriculture, le seuil d'admissibilité aux opérations d'une valeur de 30 000 \$ et plus. Cette augmentation du seuil visait à réduire le fardeau de réponse et à accroître la cohérence avec les autres enquêtes de Statistique Canada. Les conseillers ont signalé que si ces industries ne sont pas essentielles du point de vue des comptes nationaux, elles sont néanmoins très importantes pour la compréhension de l'agriculture, de l'économie et des activités rurales. Statistique Canada s'est donc rangé à l'avis du Comité et a maintenu le seuil à un niveau inférieur. D'autres mesures ont été mises en œuvre pour réduire le fardeau de réponse.

### 3.10 Comité consultatif national de la statistique culturelle

Le Comité consultatif national de la statistique culturelle joue un rôle de premier plan dans le Programme de la statistique culturelle (PSC), si on en juge par les conseils qu'il donne en



Le Comité directeur de l'analyse commandera cette année une analyse de la convivialité du module des études (et des produits analytiques en général) qui produira vraisemblablement des résultats utiles et donnera lieu à des changements.

### 3.6 Division des institutions publiques

Pour répondre aux demandes d'information urgente de la part des utilisateurs, la Division des institutions publiques (DIP) participera à une série d'initiatives visant à élargir les données actuellement disponibles sur les peuples autochtones. Il s'agira notamment d'étudier la faisabilité d'élargir l'actuel programme de la statistique des finances publiques fédérales, provinciales et municipales de manière à englober les collectivités des Premières nations, ce qui permettrait d'offrir un ensemble de données pertinentes à la disposition d'un autre groupe d'utilisateurs dont les besoins en information ne seraient pas satisfaits autrement.

En réponse à une demande de Finances Canada relativement à de nouvelles séries de données sur les propriétés résidentielles soumises par les responsables de la DIP ont entrepris de définir le cadre de référence d'une étude de faisabilité qui pourrait conduire à un nouvel ensemble de données à l'intention non seulement du Ministère mais aussi d'autres utilisateurs éventuels. Les demandes de données sur des régions urbaines précises, dans la foulée de l'intérêt stratégique récent à l'égard de la capacité fiscale des villes, ont incité la DIP à élaborer un plan de production de statistiques sur les grandes régions urbaines couvrant toutes les régions métropolitaines de recensement (RMR) et certaines agglomérations de recensement (AR) des provinces et territoires de petite taille.

### 3.7 Division des données régionales et administratives

Deux enquêtes sur les services aux clients ont été réalisées en 2002. La première a pris la forme de rappels directs d'acheteurs de produits de la Division des données régionales et administratives (DDRA). Dans le second cas, il s'agissait d'une enquête auprès des analystes-conseils des bureaux régionaux.

Ces enquêtes sur les services aux clients externes ont mis en lumière des questions qui ont entraîné des changements dans les domaines suivants :

- l'établissement des prix de produits de découpages géographiques de haut niveau à l'aide d'un algorithme s'apparentant à celui employé dans le cadre du recensement, afin de rendre les données plus abordables et donc accessibles à un bassin d'utilisateurs plus important;
- le formatage des fichiers de données dans le but d'introduire une nouvelle version du langage relationnel SQL qui permet à la Division d'exporter des fichiers en format de bases de données (format très utile dans le cas des gros fichiers et d'une manipulation complexe des données), en format Excel correspondant à la mise en page imprimée, ainsi que des tableaux en format HTML et PDF;
- l'affichage de plus de données sur Internet, notamment plusieurs tableaux dans CANSIM, de sorte que ces données puissent être consultées et achetées par des clients externes, et l'ajout de tous les spécimens de tableaux de la Division à l'intranet de la DDRA pour fournir aux bureaux régionaux un accès direct à des données gratuites;



constante de cette publication est le seul garant de sa pertinence à long terme. La mise au point d'un outil Internet de cartographie de l'information sur l'environnement témoigne de cet engagement en faveur de l'amélioration de la publication à l'intention des enseignants.

### 3.4 Division de la statistique du commerce

Comme dans le cas de tous les programmes de Statistique Canada, la Division de la statistique du commerce (DSC) a mené une enquête officielle auprès des utilisateurs pour déterminer si les besoins de ceux-ci étaient satisfaits et pour définir les secteurs d'amélioration possible. L'Enquête sur la satisfaction des clients portait sur l'actualité des données, le niveau de détail industriel, géographique et financier, le matériel analytique, la documentation d'enquête et l'exactitude statistique.

On a obtenu un très bon taux de participation des utilisateurs. Les résultats confirment que le programme répond aux attentes des utilisateurs, particulièrement en ce qui a trait aux enquêtes infra-annuelles menées par la Division et aux services de totalisations personnalisées fournis en régime de recouvrement des coûts.

Néanmoins, les répondants à l'enquête ont suggéré que la DSC poursuive ses efforts d'intégration et d'augmentation de la cohérence entre les données provenant de l'ensemble de ses enquêtes et celles produites par d'autres divisions de Statistique Canada. De plus, les utilisateurs ont souligné que la DSC devrait continuer à renforcer ses capacités analytiques en poursuivant sur la lancée de ses récents succès dans ce domaine.

À la lumière des résultats de l'enquête auprès des utilisateurs, la DSC :

- examinera des méthodes permettant de mieux harmoniser les données de ses enquêtes annuelles et infra-annuelles, notamment le recours à un plan d'échantillonnage commun et l'étalonnage des estimations;
- accroîtra la comparaison des données à celles provenant d'autres divisions;
- augmentera sa production d'articles analytiques destinés à paraître dans les publications du Bureau ou dans d'autres médias pertinents.

### 3.5 Division de l'analyse des enquêtes auprès des ménages et sur le travail

Une enquête auprès des lecteurs de la publication *L'emploi et le revenu en perspective*, le principal produit de la Division, a été réalisée l'an dernier. À la suite de cette enquête, la Division s'emploie à ajuster la gamme des articles et à trouver des méthodes plus conviviales de présentation des tableaux et des graphiques, puisque bon nombre des abonnés les réutilisent pour leurs propres exposés et publications.

La Division du marketing a mené une enquête en ligne auprès des utilisateurs du site Web, ce qui lui a permis d'établir ses priorités d'études en vue d'améliorer divers aspects du site Web.

Au cours de la dernière année, les responsables de la Division des comptes et de la statistique de l'environnement (DSCSE) ont procédé à des consultations auprès des utilisateurs touchant l'ensemble de ses principaux produits.

### Enquêtes sur l'environnement

- Les principaux utilisateurs ont déclaré que les enquêtes répondent bien à leurs besoins, de sorte qu'aucun changement majeur ne soit nécessaire, exception faite peut-être d'un retour à un cycle annuel d'enquête. Dans la mesure où seulement une minorité d'utilisateurs ont indiqué qu'il s'agit là d'un besoin important, cette modification fera l'objet d'un examen rigoureux.
- L'une des lacunes se rapportait à l'incapacité d'obtenir l'opinion des personnes ayant besoin d'information sur l'environnement mais qui, pour une raison ou une autre, ne font pas une utilisation importante des enquêtes de la DSCSE à l'heure actuelle. La Division aura pour objectif ultérieur de chercher à obtenir l'avis de ces personnes.

### Comptes et indicateurs de l'environnement

- Les utilisateurs accueilleraient de façon positive l'élargissement des comptes ainsi que des résultats plus actuels. Il semble que les comptes soient utilisés par certains à des fins de recherche conceptuelle plutôt que de recherche empirique, ce qui montre l'utilité d'avoir établi les comptes sur des fondements conceptuels solides.
- Certains clients se sont dits préoccupés par les possibilités d'interprétation des comptes. La complexité des concepts sous-jacents des comptes et des indicateurs ne doit pas entraver l'utilisation de cette information. Dans les versions futures, on s'emploiera à simplifier l'interprétation des comptes.
- Beaucoup d'utilisateurs s'attendent à ce que les comptes permettent de répondre à la question suivante : « Sommes-nous une société écologiquement viable ou non ? » Cette question révèle que les Canadiens veulent savoir si, à long terme, l'environnement est en mesure de soutenir les activités économiques actuelles. Manifestement, les utilisateurs verraient d'un bon œil que l'on aborde de façon plus précise la viabilité écologique dans l'interprétation des comptes. On envisagera une telle mesure dans le cadre de la proposition d'élargissement des comptes nationaux afin de créer un système mieux adapté à l'étude de cette question complexe.

### L'activité humaine et l'environnement

- On observe un degré de satisfaction très élevé à l'égard de cette publication.
- De toute évidence, le secteur de l'éducation est important pour la publication, et le fait que certains répondants aient cherché à obtenir des renseignements supplémentaires pour leurs élèves semble indiquer que l'ouvrage ne répond pas aussi bien qu'il le pourrait aux besoins de ce secteur. La simplification du contenu, comme le suggérerait le Comité permanent de la Chambre des communes, faciliterait la compréhension de l'ouvrage par un public plus vaste et favoriserait l'élargissement du bassin d'utilisateurs, particulièrement parmi les enseignants. La DSCSE comprend bien que l'amélioration

3. Pertinence du programme :

Modifications apportées aux programmes statistiques en fonction des conseils de sources extérieures et de l'examen des programmes

Statistique Canada s'appuie sur de nombreux processus de consultation, des mécanismes de rétroaction et des analyses de données, qui contribuent tous à l'examen continu de ses produits statistiques. Vous trouverez une liste de ces mécanismes de rétroaction à l'annexe B de la section V du présent rapport.

Les exemples suivants fournissent une indication de l'incidence qu'ont eu les conseils et les examens sur les programmes de Statistique Canada.

### 3.1 Justice

En 2002, le Centre canadien de la statistique juridique (CCSJ) a créé un comité consultatif de chercheurs afin de déterminer des projets possibles de recherche et de fournir des conseils sur l'élaboration de fichiers de recherche dans le domaine de la justice pour les centres de données de recherche (CDR). L'intégration des fichiers de recherche dans les CDR permettra d'améliorer les possibilités d'exploitation de ces données aux fins de l'analyse stratégique dans des domaines comme la récidive et le déroulement de la carrière de criminel. Statistique Canada a approuvé le versement de crédits supplémentaires au CCSJ en vue de l'élaboration des fichiers de données de recherche à partir de 2003-2004.

### 3.2 L'Enquête financière sur les fermes se tiendra annuellement

Le renouvellement du secteur de l'agroalimentaire est l'une des principales initiatives stratégiques d'Agriculture et Agroalimentaire Canada. En effet, bon nombre d'exploitants agricoles âgés abandonneront leurs activités au cours des prochaines années. Il importe que les nouveaux agriculteurs aient les compétences et les connaissances nécessaires pour exploiter des établissements agricoles productives et de grande taille, compte tenu de l'augmentation de la concentration des fermes que l'on observe actuellement. La nécessité de transformer et d'adapter de nombreuses exploitations agricoles afin de rester concurrentielles sur le marché mondial milite également en faveur du renouvellement de ce secteur.

L'Enquête financière sur les fermes s'est imposée comme une importante source de données sur le renouvellement du secteur de l'agroalimentaire. L'enquête permet de mener une analyse approfondie des indicateurs financiers selon les typologies des établissements agricoles (qui regroupent les fermes notamment en fonction de leur cycle de vie). Au fur et à mesure qu'on répète l'enquête, les données permettent de suivre les changements des fermes au fil des ans. C'est la raison pour laquelle le parrain de l'enquête — Agriculture et Agroalimentaire Canada — a lancé, à compter de cette année, une enquête financière annuelle sur les fermes. Environ 20 000 exploitants agricoles ont répondu à cette enquête.

- **Elaboration des données :** Cette composante comprend l'élaboration et la mise à l'essai des concepts et des méthodes pour les enquêtes permanentes sur la population autochtone vivant dans les réserves et hors réserves, des mesures des dépenses des administrations des Premières nations et des estimations de la population autochtone.

- **Renforcement des capacités :** On a conçu trois nouveaux cours pour compléter d'autres initiatives qui ont vu le jour en même temps que l'Enquête auprès des peuples autochtones de 2001. Par ailleurs, le programme de sensibilisation des Autochtones à la statistique, qui relève des bureaux régionaux de Statistique Canada, a été élargi. La composante du renforcement des capacités est essentielle pour assurer la liaison permanente avec les groupes et les organismes autochtones, ainsi que pour mettre en œuvre et soutenir un programme de la statistique sur les Autochtones.

## 2.5 Gouvernement efficace

### 2.5.1 Enquête sur le milieu de travail et les employés

L'Enquête sur le milieu de travail et les employés (EMTE) est la première enquête canadienne de grande envergure portant sur une vaste gamme de caractéristiques et de résultats à l'échelle du milieu de travail, de l'emploi et de l'employé. L'élément clé consiste à mener une enquête en deux volets : premièrement, de recueillir des données auprès des employeurs et, deuxièmement, de prendre un échantillon de leur personnel. La portée de cette enquête ainsi que sa dimension longitudinale et le couplage des données en font une ressource fort utile. La nature interdisciplinaire des données permet aux chercheurs d'examiner diverses questions sous des angles différents mais complémentaires.

L'EMTE a permis de pousser plus loin les recherches figurant au programme fédéral sur l'innovation et les compétences. Les recherches axées sur l'EMTE ont montré que l'adoption de nouvelles pratiques de travail font de la capacité d'apprentissage des travailleurs un facteur essentiel de réussite tant pour l'employé que pour l'entreprise. La capacité d'innovation résulte d'une interaction complexe entre les compétences internes de l'entreprise et l'expertise externe. Le savoir incarné dans la main-d'œuvre de l'entreprise est particulièrement important à cet égard et, par conséquent, le maintien en fonction et la motivation des employés sont essentiels à l'innovation. Enfin, l'EMTE a mis en lumière les raisons pour lesquelles les entreprises adoptent de nouvelles pratiques en milieu de travail et les stratégies de gestion des ressources humaines; il s'agit notamment pour celles-ci de limiter les effets négatifs du roulement du personnel. Le travail d'équipe et la souplesse des modalités de travail constituent des aspects non négligeables importants de l'emploi, et les entreprises peuvent faire appel à ces stratégies pour organiser le travail de manière à rendre les tâches plus intéressantes, à relever le moral de l'effectif, à augmenter la productivité et la rentabilité et, en bout de ligne, à réduire le roulement du personnel.



1) Elaborer une Enquête canadienne sur les mesures de la santé (ECMS) qui fournira des « mesures directes » de la santé de la population canadienne. L'enquête vise à combler des lacunes statistiques importantes et à reculer les limites de l'information existante sur la santé grâce à des mesures directes nécessaires pour évaluer l'état de santé, y compris l'obésité, le diabète, la condition physique, le cholestérol et les contaminants de l'environnement comme le plomb. L'ECMS portera principalement sur les grandes questions d'actualité en matière de santé, ce qui comprend notamment l'équilibre entre les mesures des résultats des maladies et de leur prévention.

2) Mettre en œuvre l'Enquête sur l'accès aux services de santé (EASS) afin d'obtenir des données dans deux domaines précis énoncés dans l'Accord des premiers ministres sur la santé de 2000 : les délais d'attente pour des tests diagnostiques et des traitements clés et l'accès en tout temps aux services de première ligne.

3) Déterminer la faisabilité de réaliser un Projet de mesure des résultats des soins de santé (PMRSS) qui permettrait de mener une enquête sur la situation des Canadiens avant et après qu'ils aient subi une chirurgie afin d'évaluer un ensemble de résultats sanitaires et connexes comme, par exemple, la qualité de vie, leurs attentes et le degré de satisfaction sur le plan de la santé des patients ayant subi certaines interventions médicales précises.

4) Mettre au point, initialement dans un certain nombre de secteurs de compétence, une base de données des coroners et des médecins légistes qui encadrera une base de données nationale normalisée sur les circonstances entourant les décès rapportés aux coroners et médecins légistes au Canada. À l'heure actuelle, il n'existe aucun système national permettant de saisir les données des coroners et des médecins légistes de façon systématique et complète dans l'ensemble des 13 provinces et territoires. Cette base de données aidera les coroners et les médecins légistes à recueillir des données plus cohérentes et plus uniformes sur les cas qui leur sont soumis afin de faciliter la surveillance médicale et de cerner les tendances relatives aux causes de décès dans tous les secteurs de compétence. De ce fait, la base de données répondra aux besoins en information de divers intervenants, notamment les coroners et les médecins légistes, les organismes nationaux d'information et d'autres intervenants des domaines du maintien de l'ordre, de la protection de la jeunesse, de la santé mentale, de la prévention des blessures et des politiques de santé publique.

## 2.4. Les collectivités autochtones

### 2.4.1 Initiative des données relatives aux Autochtones

On a demandé à Statistique Canada d'élaborer le « plan directeur » d'un programme exhaustif de la statistique sur les Autochtones (l'Initiative des données relatives aux Autochtones), qui permettrait de recueillir en permanence des données intégrées et pertinentes sur le plan stratégique, ainsi que des mesures des résultats. Ce projet de deux ans comporte trois volets : consultation, élaboration des données et renforcement des capacités.

- **Consultation** : Des discussions d'envergure sont menées avec les gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux ainsi qu'avec les organismes autochtones relativement aux exigences d'un programme exhaustif de la statistique sur les Autochtones. Ces discussions portent notamment sur les besoins de renforcement des capacités, ainsi que sur les données et sur les meilleures stratégies de collecte.

## 2.2.2 Enquêtes sur l'environnement

Dans le cadre du programme, quatre enquêtes biennales auprès des entreprises et des administrations publiques permettent de recueillir des données sur l'environnement. L'Enquête sur les dépenses de protection de l'environnement recueille des données sur les dépenses engagées par l'industrie pour respecter la réglementation ou les accords volontaires en matière de protection de l'environnement. Les données sur les dépenses environnementales du secteur des entreprises en 2002 ont été recueillies et seront diffusées au début de 2004-2005.

Les données sur la gestion des déchets sont recueillies par deux enquêtes, l'une visant les administrations publiques et l'autre, le secteur privé. Ces enquêtes recueillent des statistiques physiques sur les déchets et les matériaux recyclés, de même que des statistiques financières pour les deux secteurs. Les données relatives à l'année de référence 2002 ont été recueillies et seront diffusées au début de 2004-2005.

L'Enquête sur l'industrie de l'environnement recueille des données sur les recettes générées par les entreprises canadiennes à partir des ventes de produits et services à caractère environnemental. Bien qu'elles soient difficiles à établir, les statistiques sur cette industrie sont un complément important aux statistiques sur les dépenses en matière de protection de l'environnement pour mesurer l'ensemble des activités de protection de l'environnement au Canada. Les données relatives à l'année de référence 2002 ont été recueillies et seront diffusées au début de 2004-2005.

Les nouvelles initiatives suivantes ont également été entreprises :

- Dans le cadre des enquêtes actuelles sur l'environnement, on a recueilli des données sur l'utilisation, les ventes et les exportations par les entreprises canadiennes des technologies liées aux changements climatiques. Les données seront diffusées au début de 2004-2005.
- Statistique Canada a amorcé un examen méthodologique de l'Enquête sur l'utilisation industrielle de l'eau qui, jusqu'à récemment, était menée par Statistique Canada et Environnement Canada. À la lumière des résultats de cet examen, Statistique Canada a formulé des recommandations en vue de réduire les coûts et d'améliorer la qualité des estimations infranationales. Toutefois, il faudra attendre d'obtenir les fonds requis pour entreprendre le remaniement de cette enquête.
- On a effectué des recherches sur la faisabilité de recueillir des données sur la qualité de l'eau d'alimentation des stations de traitement municipales. On a communiqué avec les gestionnaires de plusieurs des principales stations de traitement de l'eau au Canada ainsi qu'avec des experts du domaine du traitement de l'eau et des eaux usées.

## 2.3 La santé des Canadiens

### 2.3.1 Initiative du Carnet de route

Statistique Canada, en collaboration avec Santé Canada et l'Institut canadien d'information sur la santé (ICIS), a lancé l'initiative *Carnet de route de l'information sur la santé*, qui a pour but d'améliorer l'information sur la santé au Canada et d'en faciliter l'accès. Après avoir réalisé des projets clés d'information sur la santé entre 1999 et 2003, on a annoncé la seconde phase de l'initiative du Carnet de route dans le cadre du budget de février 2003.

arrivants à s'intégrer dans la société canadienne. Le premier cycle de l'enquête est terminé et les résultats ont été publiés à l'été 2003.

## 2.2 L'environnement au Canada

### 2.2.1 Comptes et indicateurs de l'environnement

Les comptes et indicateurs de l'environnement de Statistique Canada présentent des statistiques détaillées décrivant : 1) l'importance des stocks de ressources naturelles du Canada et leur contribution à la richesse nationale; 2) l'extraction de ces ressources et leur distribution dans les entreprises, les ménages, les administrations publiques et à l'étranger; 3) la production de divers déchets (sous forme liquide, solide ou gazeuse) par les industries, les ménages et les administrations publiques, ainsi que la gestion de ces déchets; les dépenses des entreprises, des ménages et des administrations publiques au chapitre de la protection de l'environnement.

En 2003-2004, un certain nombre de comptes ont été mis à jour et les nouvelles initiatives suivantes ont été entreprises.

Dans le cadre du programme, on a élaboré une méthode permettant de produire des estimations annuelles de la richesse associée aux stocks de ressources naturelles du Canada qui soient aussi actuelles que celles des autres composantes de la richesse nationale (p. ex. le capital produit). Des évaluations de la qualité des nouvelles estimations ont été effectuées en 2003-2004. Par la suite, les estimations complètes de la valeur des stocks de ressources naturelles ont été intégrées pour la première fois aux estimations habituelles de la richesse nationale en mars 2004.

De nouveaux travaux visant l'élaboration de comptes des ressources en eau ont été entrepris. Ces comptes sont fondés sur le calcul des bilans hydriques qui servent à estimer la consommation d'eau et l'approvisionnement en eau à l'échelle régionale. En 2003-2004, on s'est employé à établir le « bilan des eaux de surface », une estimation de la surface d'écoulement des eaux douces partout au Canada. Ces travaux s'appuient sur les données-cadres à l'échelon national sur l'hydrologie au Canada, produites par Statistique Canada, Environnement Canada et Ressources naturelles Canada. Les estimations du bilan des eaux de surface se fondent sur une nouvelle méthodologie documentée dans un rapport de recherche qui sera diffusé en 2004-2005. Un premier rapport statistique sur les comptes des ressources en eau sera également disponible à la fin de 2004-2005. Ces données serviront par la suite de base à de nouvelles recherches. De plus, les travaux de perfectionnement des estimations de l'évapotranspiration effectués par Ressources naturelles Canada et Statistique Canada progressent et devraient permettre d'améliorer la mesure du bilan hydrique climatique du Canada.

Une méthode d'estimation des flux de ferraille au Canada a été élaborée et mise au point. La description de cette méthode et les premiers résultats seront publiés dans un rapport technique à l'automne 2004. Des recherches sur l'élargissement de la méthode à d'autres matériaux, comme le verre et le bois, nécessiteront des fonds supplémentaires dont on ne dispose pas actuellement. On avait prévu élaborer, en 2003-2004, des méthodes permettant de produire les comptes provinciaux de la consommation d'énergie et des émissions de gaz à effet de serre. Il s'est révélé impossible de mettre au point une méthode fiable en raison des retards dans l'obtention des données de base et de contraintes budgétaires. Ces travaux restent néanmoins prioritaires.



## 2.1 La force des collectivités canadiennes

### 2.1.1 Statistique juridique

Les crimes motivés par la haine et l'inégalité perçue dans le traitement des divers groupes par le système de justice peuvent contribuer à la polarisation de la société. L'élaboration d'une politique efficace pour donner suite aux répercussions sociales et économiques des activités motivées par la haine et l'intolérance nécessite l'établissement de nouvelles capacités d'information. Une enquête pilote sur les crimes motivés par la haine a été proposée en 2002-2003, de concert avec les services de police, et un rapport a été publié sur la faisabilité de la collecte permanente de données, grâce à des rajustements de l'enquête existante sur la déclaration de la criminalité. Des questions sur la perception à l'égard des crimes et du système de justice, de la victimisation et des crimes motivés par la haine ont été incluses dans l'Enquête sur la diversité ethnique (EDE). L'analyse des résultats de l'EDE sera incluse dans le rapport de l'étude pilote sur les crimes motivés par la haine.

Le Cabinet a approuvé l'élaboration d'une base de données nationale sur les affaires de droit familial dans les tribunaux civils, ainsi que sur les ententes relatives aux pensions alimentaires et le respect des obligations de soutien financier. Les données sur les affaires des tribunaux de la famille et leur issue permettront d'améliorer la compréhension des méthodes des tribunaux et d'obtenir des données sur la mesure dans laquelle les familles profitent des programmes d'ordonnance alimentaire et d'application, comme éléments clés de l'évaluation de la Stratégie de justice familiale axée sur l'enfant.

Des contributions techniques et méthodologiques significatives ont été apportées à l'élaboration de l'Enquête internationale sur la violence contre les femmes. À la demande des Nations Unies, le Centre canadien de la statistique juridique a aussi joué un rôle prépondérant dans l'élaboration du *Manuel pour l'élaboration de statistiques de la justice pénale*. Celui-ci servira de base aux normes internationales relatives à la définition des concepts et des approches pour la collecte et la diffusion de données sur la justice.

Les enquêtes nationales concernant les tribunaux et les services correctionnels ont été révisées afin de tenir compte des nouvelles données nécessaires à l'appui de la Loi sur le système de justice pénale pour les adolescents (en vigueur le 1<sup>er</sup> avril 2003) et intégrer la collecte et le traitement des données sur les jeunes et les adultes. L'effort d'intégration permettra de rationaliser la mise en œuvre et la mise à jour de l'enquête, d'harmoniser les concepts d'un secteur à l'autre et de réduire le fardeau pour les répondants. L'établissement d'une approche commune en ce qui a trait aux microdonnées pour les services de police, les tribunaux et les services correctionnels améliorera considérablement les possibilités d'analyse des résultats et de la récidive grâce au couplage des données.

### 2.1.2 Intégration des nouveaux immigrants au Canada

L'Enquête longitudinale auprès des immigrants du Canada est conçue pour améliorer notre compréhension de la façon dont les immigrants s'adaptent à leur vie au Canada. Dans le cadre de l'enquête, on effectue trois entrevues auprès des nouveaux immigrants : 6 mois, 24 mois et 48 mois après leur arrivée au Canada. On obtient ainsi une analyse détaillée des facteurs qui influent sur la façon dont les nouveaux immigrants s'adaptent à leur vie au Canada au cours des premières années qu'ils passent dans leur nouveau pays. Les résultats de l'enquête jetteront de la lumière sur l'association entre les antécédents socioéconomiques des immigrants et leur succès au Canada, et rendront compte des services qui parviennent le mieux à aider les nouveaux



Même si Statistique Canada s'efforce continuellement de maintenir la pertinence de ses programmes, la dynamique de la société d'aujourd'hui est telle que des améliorations constantes doivent être apportées pour répondre aux besoins en information relativement aux nouvelles questions et pour aider les Canadiens à comprendre ces questions. Pour donner suite à ces besoins, un certain nombre d'améliorations ont été apportées aux programmes; elles figurent ci-après.

## 2. Pertinence du programme : Production des données nécessaires pour répondre aux questions émergentes et relever les nouveaux défis

Même si les taux d'utilisation des services de soins en santé mentale sont faibles, les personnes qui ont consulté des professionnels pour des problèmes émotifs, de santé mentale ou de consommation de drogue ou d'alcool s'en sont déclarées très satisfaites.

Une personne sur cinq présentant un trouble mental ou un problème de dépendance à l'alcool et à la drogue a déclaré avoir eu besoin d'aide pour ses émotions, ses problèmes de santé mentale ou sa consommation d'alcool ou de drogue, mais ne pas en avoir préféré pendant les 12 mois précédant l'entrevue. Les principales raisons étaient : avoir préféré s'en occuper soi-même; ne pas s'en être occupé ou y avoir été indifférent; et avoir eu peur de demander de l'aide ou de ce que les autres auraient pensé.

Les adolescents et les jeunes adultes étaient les plus susceptibles de souffrir de troubles mentaux et de problèmes de dépendance à l'alcool et à la drogue. Ils étaient aussi les moins enclins à utiliser les ressources pour traiter leurs problèmes de santé mentale ou de consommation d'alcool ou de drogues illicites.

Malgré la détresse souvent associée à la maladie mentale, environ un tiers seulement des personnes ayant éprouvé des sentiments et des symptômes associés aux troubles mentaux ou aux problèmes de dépendance à l'alcool et à la drogue que l'enquête a étudiés ont consulté un professionnel de la santé dans les 12 mois précédant l'enquête.

Les adolescents et les jeunes adultes étaient les plus susceptibles de souffrir de troubles mentaux et de problèmes de dépendance à l'alcool et à la drogue. Ils étaient aussi les moins enclins à utiliser les ressources pour traiter leurs problèmes de santé mentale ou de consommation d'alcool ou de drogues illicites.

- Un Canadien sur dix a déclaré avoir éprouvé, dans les 12 mois précédant la collecte, des symptômes associés à une dépendance à l'alcool ou aux drogues illicites ou à l'un des cinq troubles mentaux pris en compte dans l'enquête.
- Même si l'enquête n'a pas permis d'étudier tous les problèmes de santé mentale, la dépression majeure était l'un des cinq troubles mentaux pris en compte. Les autres étaient le trouble bipolaire, le trouble panique, la phobie sociale et l'agoraphobie, de même que la dépendance à l'alcool et aux drogues illicites.
- Un Canadien sur dix a déclaré avoir éprouvé, dans les 12 mois précédant la collecte, des symptômes associés à une dépendance à l'alcool ou aux drogues illicites ou à l'un des cinq troubles mentaux pris en compte dans l'enquête.

comme le diabète (5 %), la maladie cardiaque (5 %) et les problèmes thyroïdiens (6 %).

- Des personnes interrogées lors de l'enquête, 5 % ont déclaré avoir éprouvé des symptômes ou des sentiments associés à une dépression majeure. Même si la société accorde en général beaucoup moins d'attention aux troubles mentaux, cette estimation de prévalence se compare à celle d'autres maladies chroniques majeures

Voici quelques résultats importants :

En septembre 2003, Statistique Canada a diffusé les résultats du cycle 1.2 de l'ESCC portant sur la santé mentale et le bien-être. C'était la toute première fois que des estimations nationales et provinciales étaient publiées sur les troubles mentaux et la dépendance à l'alcool et aux drogues. L'enquête a également recueilli des données sur l'accès et le recours aux services spécialisés en santé mentale, le soutien social et d'autres corrélats importants en santé mentale. Les données ont été recueillies auprès d'environ 37 000 personnes de 15 ans et plus dans toutes les provinces, à l'exception des réserves indiennes, des établissements de soins de santé et de certaines régions éloignées. Des données ont également été recueillies auprès d'un échantillon spécial de membres à temps plein des Forces armées canadiennes dans le cadre d'un projet parrainé par le MDN. L'enquête portait sur les troubles mentaux suivants : le trouble bipolaire et les épisodes de dépression majeure, le trouble panique, la phobie sociale, l'agoraphobie, de même que la dépendance à l'alcool et aux drogues illicites.

## **Enquête sur la santé mentale et le bien-être — Enquête sur la santé dans les collectivités canadiennes (ESCC)**

### **1.4. La santé des Canadiens**

#### **1.4.1 Statistique de la santé**

- Dans l'ensemble, la consommation d'énergie s'est accrue de 18 % au Canada de 1990 à 2002. L'utilisation d'énergie a diminué en 1998 et en 2001.
  - La consommation des trois principaux combustibles fossiles — le gaz naturel, les produits raffinés du pétrole et le charbon — a augmenté de près de 20 % entre 1990 et 2002. Toutefois, la consommation de gaz naturel s'est accrue beaucoup plus rapidement (23 %) que celles des autres combustibles. La consommation de gaz naturel produit moins de dioxyde de carbone que la consommation d'un contenu énergétique équivalent provenant du charbon ou du mazout.
  - De 1990 à 2002, les Canadiens ont accru leur consommation d'énergie nécessaire à la propulsion des voitures, des camions et des autres modes de transport, et ce, deux fois plus rapidement que ne l'ont fait les industries au pays.
2002. Les bilans énergétiques ont notamment révélé les résultats analytiques suivants :
- En octobre 2003, l'organisme a diffusé des estimations relativement à la consommation industrielle d'énergie pour 1990 (l'année de référence de Kyoto) et pour la période de 1995 à 2002. Les bilans énergétiques ont notamment révélé les résultats analytiques suivants :

### **1.3 L'environnement au Canada**

#### **1.1.3 De nouvelles données sur la consommation d'énergie au Canada**

Bien que la valeur des commandes par Internet ne représente encore qu'une infime fraction des dépenses personnelles totales (656 milliards de dollars) faites au Canada l'année dernière, les ménages utilisent de plus en plus Internet pour chercher et acheter des produits. En 2002, quelque 4,5 millions de ménages, soit 37 % de l'ensemble des ménages canadiens, compartaient au moins un membre ayant utilisé Internet pour éclairer ses décisions d'achat, soit en faisant du lèche-vitrines, soit en passant des commandes en ligne. On estime que 62 % de ces ménages ne se sont pas contentés de faire du lèche-vitrines et ont passé des commandes en ligne; ainsi, environ 4 ménages sur 5 ont payé en ligne leurs articles, soit une proportion similaire à celle enregistrée en 2001.

## 1.2.14 Recensement de l'agriculture 2001

La gamme de produits du Recensement de l'agriculture s'est achevée avec la publication d'*Un coup d'œil sur l'agriculture canadienne*, qui a paru en juin 2004. Cet ouvrage remarquable, qui propose 40 articles analytiques sur plus de 300 pages de texte illustré de photos, de tableaux et de graphiques, a retenu l'attention des enseignants et mérité leurs éloges avant même sa parution. Une brochure publiée au début de 2004 a suscité leur intérêt, et le Programme de soutien à l'éducation a nourri les attentes du milieu de l'enseignement. Quatre diffusions subséquentes de plans de leçon permettront de retenir l'attention du public jusqu'en mars 2005. Le Recensement de l'agriculture fait également l'objet d'une entente avec RNCan prévoyant l'affichage de sept cartes d'*Un coup d'œil sur l'agriculture canadienne* sur le site Web de l'Atlas national du Canada.

Les données sur l'agriculture et la population, une série de tableaux présentant les caractéristiques socioéconomiques des exploitants agricoles et de leur famille, ainsi que des comparaisons au fil des ans ont été affichées, à l'instar des communications antérieures, sur le site Web de Statistique Canada le jour de la diffusion.

## 1.2.15 Préparation du Recensement de l'agriculture de 2006

Les travaux préparatoires du Recensement de l'agriculture de 2006 vont bon train. En 2003-2004, on a poursuivi l'élaboration de nouvelles procédures de collecte et la modification des méthodes de collecte (dans la mesure du possible, le questionnaire du recensement sera envoyé par la poste plutôt que livré en personne). Les changements apportés aux méthodes de collecte ont une incidence particulière sur le Recensement de l'agriculture, les répondants habitant principalement des régions rurales où la distribution postale est plus difficile. Un questionnaire Internet a été élaboré, les responsables du Recensement de l'agriculture ayant collaboré étroitement avec ceux du Recensement de la population pour mettre au point une application conviviale. Cette nouvelle option offrira une souplesse accrue et permettra aux exploitants agricoles de remplir leur questionnaire au moment qui leur convient le mieux. Un autre changement significatif est le remplacement des recenseurs de la région par un processus centralisé pour vérifier les questionnaires des répondants, ce qui éliminera les préoccupations de ces derniers pour ce qui est de transmettre des renseignements confidentiels à une personne qu'ils connaissent. Le processus au complet, y compris les changements mentionnés ci-dessus, ont été testés dans le cadre de la Répétition générale du recensement (2004). La Répétition générale du recensement a été réalisée en mai 2004 et a porté sur près de 16 000 exploitations agricoles : 1 000, dans les provinces de l'Atlantique; 3 500, au Québec; et 9 500, dans les Prairies.



pays de l'OCDE, selon le taux par habitant, le Canada n'étant devancé que par la Corée du Sud à ce chapitre.

Les données de l'Enquête sur l'utilisation d'Internet par les ménages indiquent que 56 % de l'ensemble des ménages canadiens utilisant régulièrement Internet à la maison avaient une connexion à large bande en 2002, en hausse par rapport au taux de 49 % observé en 2001. La proportion des ménages faisant un usage régulier d'Internet qui disposaient d'une connexion à large bande s'est accrue d'est en ouest en 2002 — 7 ménages sur 10 utilisant régulièrement Internet à la maison étaient branchés par une connexion à large bande en Colombie-Britannique, comparativement à un peu moins de la moitié dans les provinces de l'Atlantique (48 %) et au Québec (47 %).

Selon l'Enquête sur le commerce électronique et la technologie, la majorité (58 %) des entreprises du secteur privé ayant accès à Internet avaient une liaison à large bande pour la première fois en 2002. L'utilisation de cette technologie n'est pas uniforme. Environ 84 % des grandes entreprises ayant recours à l'Internet avaient un accès à haute vitesse, comparativement à 71 % des moyennes entreprises et à 56 % des petites entreprises, qui étaient encore en plein processus d'adoption d'Internet à large bande.

En juillet 2003, 86 % de la population du Canada habitait dans des localités où des réseaux d'accès à large bande par cablodistribution ou ligne d'accès numérique étaient offerts. Toutefois, 72 % des localités du Canada, principalement celles des régions rurales ou éloignées, n'avaient pas accès aux services à large bande. La faible densité de population dans ces régions, conjuguée aux coûts élevés de la construction d'infrastructures de services à large bande sur de longues distances, constitue le principal obstacle au déploiement des technologies à large bande dans ces régions.

## 1.2.13 Commerce électronique

Le commerce électronique a affiché des gains importants pour la quatrième année consécutive en 2003, mais les ventes en ligne ont continué de représenter moins de 1 % des recettes totales d'exploitation des entreprises du secteur privé au Canada, selon l'Enquête sur le commerce électronique et la technologie. Regroupées, les ventes en ligne des secteurs privé et public au Canada ont grimpé de près de 40 %, atteignant 19,1 milliards de dollars, après avoir progressé de 27 % en 2002. Les gains ont été le fait principalement d'une hausse de plus de 5,7 milliards de dollars des ventes destinées au marché intérieur. La grande majorité des ventes, soit 18,6 milliards de dollars, étaient attribuables aux entreprises du secteur privé. Les ventes en ligne des entreprises du secteur public, qui avaient diminué en 2002, ont fait un bond de 56,3 % pour se chiffrer à 511,4 millions de dollars.

Le volet « Achats en ligne » de l'Enquête sur l'utilisation d'Internet par les ménages révèle qu'en 2002, environ 2,8 millions de ménages canadiens ont fait des achats en ligne d'une valeur d'un peu plus de 2,4 milliards de dollars pour se procurer toutes sortes de choses allant des livres aux billets d'avion. Il s'agit là d'une hausse de 35 % par rapport au total de 1,8 milliard de dollars dépensés en ligne par quelque 2,1 millions de ménages en 2001, soit un taux de croissance qui dépasse nettement l'augmentation de 4 % du nombre de ménages ayant utilisé Internet à partir de divers endroits en 2002. Les dépenses annuelles moyennes des ménages pour des achats en ligne se sont chiffrées à 876 \$, la valeur moyenne des commandes s'établissant à 146 \$ en 2002.



recettes. En 2001, les grandes entreprises diversifiées ont accaparé 80 % des recettes parmi les grandes entreprises.

## 1.2.10 Radiodiffusion et télécommunications

La mobilité est, plus que jamais, un élément intrinsèque des télécommunications qui permet aux Canadiens de rester en contact même lorsqu'ils se déplacent. En 2003, 4 connexions sur 10 aux réseaux publics de télécommunications passaient par les services sans fil, comparativement à 3 sur 10 à peine trois ans plus tôt.

La concurrence peut avoir des effets considérables sur la structure des industries. Cinq ans après l'introduction de la concurrence sur le marché des services vidéo à canaux multiples en 1997, la clientèle de l'industrie des communications par câble et par satellite a enregistré une croissance de plus de 20,0 %, le tiers des abonnés reçoivent leurs services vidéo en mode numérique, la clientèle des services sans fil est passée de presque rien à plus de 2 millions, et les cablodistributeurs sont en tête de peloton au chapitre des abonnements pour les services Internet haute vitesse, le nombre d'abonnés s'élevant à plus de 1,9 million.

Les vieilles technologies peuvent néanmoins se révéler très résistantes. La radio — l'ancêtre des médias électroniques — revient en force à l'ère d'Internet et des téléchargements de musique. Le nombre de stations de radio est passé de 480 en 1999 à 519 en 2002, la marge bénéficiaire de l'industrie a augmenté tous les ans au cours de cette période, et le nombre d'employés dans cette branche d'activité est en hausse.

## 1.2.11 Fournisseurs de services Internet (FSI)

Dans le cadre d'une étude menée par Statistique Canada, on a rédigé le document intitulé *La lutte pour demeurer concurrentiel : une étude des facteurs faisant obstacle à la croissance chez les fournisseurs de services Internet du Canada*. Dans ce document, on examine les perceptions des fournisseurs de services Internet (FSI) par rapport aux facteurs faisant obstacle à leur croissance et on met en évidence d'importantes caractéristiques qui distinguent les petites, les moyennes et les grandes entreprises.

La structure de ce secteur a énormément changé au cours des dernières années. Le nombre de fournisseurs d'accès à Internet a diminué, les cablodistributeurs et les grandes entreprises de télécommunications ayant intensifié leur présence sur le marché. Cette situation a engendré un environnement de grande concurrence et une véritable guerre des abonnements. Bien que le secteur des FSI soit surtout constitué de petites et de moyennes entreprises, ce sont les grandes entreprises qui dominent le marché. Ensemble, les petites et moyennes entreprises représentaient environ 96 % de la population visée par l'enquête, mais n'ont généré que 21 % des recettes d'exploitation du secteur.

## 1.2.12 Large bande : accès haute vitesse à Internet

Les Canadiens se sont imposés comme des chefs de file mondiaux pour l'adoption des technologies Internet à large bande. Dans l'ensemble, les taux d'adoption dans les ménages et les entreprises placent le Canada au second rang de l'utilisation d'Internet à large bande parmi les

et traitant du rôle du Canada dans la promotion d'une société de l'information mondiale, et plus particulièrement de l'assistance aux pays en développement.

Voici quelques faits saillants de ce recueil :

- En 2002, le secteur des TIC a contribué 55,4 milliards de dollars au produit intérieur brut (PIB) du Canada, soit 6,6 % du PIB du secteur des entreprises et 5,6 % du PIB total. Il s'agit là d'une hausse de 1,8 % par rapport à l'année précédente. Le secteur des TIC au Canada a affiché une croissance remarquable de 69,2 % au cours de la période allant de 1997 à 2002.
- Le secteur des services de télécommunications a investi considérablement dans la numérisation et a réalisé des bénéfices d'exploitation record de 4,9 milliards de dollars en 2002. Le secteur des télécommunications sans fil a affiché une croissance particulièrement rapide de ses abonnements et de ses recettes, tandis que les recettes du secteur des télécommunications par fil ont diminué. Ce phénomène est attribuable aux effets de la concurrence sur le prix des services interurbains de téléphonie par fil, aux pertes de lignes causées par la pénétration accrue l'Internet haute vitesse et aussi, semble-t-il, au remplacement des services à accès fixe par les services sans fil.
- Plus de 52 % des employés du secteur privé ont accès à Internet. Presque toutes les institutions fédérales et provinciales utilisent des ordinateurs personnels et sont branchées à Internet et 95 % d'entre elles ont un site Web. L'information est généralement réalisée dans les écoles et la connectivité Internet y est presque entièrement réalisée.
- Après une croissance exceptionnelle dans la seconde moitié des années 1990, l'emploi dans l'industrie de l'information et des télécommunications (IT) a fléchi de près de 10 % entre 2001 et 2002, mais a commencé à se stabiliser depuis. Au premier trimestre de 2003, le nombre d'emplois dans l'industrie de l'IT s'établissait à 570 000, en baisse de seulement 2,7 % par rapport à l'année précédente, mais de 12,3 % par rapport au premier trimestre de 2001.

## 1.2.9 Services informatiques

Un document de recherche, qui a présenté cette information essentielle, a fait ressortir les points suivants :

- Le secteur de la conception de systèmes informatiques a enregistré des taux de croissance élevés à la fin des années 1990, avant de connaître un ralentissement en 2001. Mais en dépit de ce ralentissement, cette branche d'activité est demeurée rentable, dans son ensemble, tout au long de la période de quatre ans de 1998 à 2001. Les marges bénéficiaires ont chuté, passant de 6,5 cents par dollar en 1998 à 1,9 cent par dollar en 1999, pour ensuite rebondir à 4,7 cents par dollar en 2001.
- Le ralentissement de 2001 a eu des effets particulièrement néfastes sur les entreprises de taille moyenne, c'est-à-dire celles comptant de 10 à 99 employés, dont les recettes ont chuté de 18 %, comparativement aux grandes entreprises dont les recettes ont augmenté de 15 % et aux petites entreprises ayant connu une hausse des recettes de 7 %.

La plupart des entreprises de ce secteur étaient spécialisées, leurs recettes ne provenant que d'un ou deux types de service. Cependant, les entreprises offrant une vaste gamme de services différents affichaient des recettes plus élevées. Cela s'avère pour les entreprises de toute taille, mais s'observe plus particulièrement dans les grandes entreprises ayant plus de deux sources de

L'Enquête auprès des titulaires d'un doctorat, qui s'apparente à la U.S. National Graduates Survey, a été élaborée en collaboration avec le Centre de la statistique de l'éducation de Statistique Canada. Un projet de démonstration a été réalisé dans deux universités, et les résultats ont été publiés dans *Le Quotidien* en octobre 2003. Selon les résultats du projet de démonstration, 58 % des répondants titulaires d'un doctorat sont âgés de 30 à 39 ans, la durée moyenne des études doctorales s'établit à 5,7 ans, et les grades de bacheliers se répartissent presque également entre les femmes (48 %) et les hommes (52 %). Un peu plus de 7 titulaires d'un doctorat sur 10 (72 %) ayant des projets précis une fois leur diplôme obtenu entendent rester au Canada, 17 % prévoient aller aux États-Unis et 11 %, dans d'autres pays. Les domaines d'études les plus populaires sont, dans l'ordre, les sciences de la vie (30 %), les sciences sociales (17 %), les sciences humaines (14 %), le génie (12 %), l'éducation (12 %), les sciences physiques (11 %) et les autres domaines professionnels (5 %). Les résultats d'une enquête élargie auprès des 40 établissements canadiens d'enseignement qui décernent des doctorats seront rendus publics à l'automne 2004.

### 1.2.7 La maladie de la vache folle et le commerce du bœuf au Canada

Le 20 mai 2003, une seule vache reproductrice du Nord de l'Alberta a contracté l'encéphalopathie spongiforme bovine (ESB), ou maladie de la vache folle. Avant cette date, le Canada était le troisième exportateur de bœuf au monde. En 2002, notre pays a exporté pour quelque 4,1 milliards de dollars de produits du bœuf. Puis, les répercussions dévastatrices n'ont pas tardé : en quelques heures, la plupart des pays imposaient une interdiction sur les produits canadiens du bœuf. La valeur des exportations de bœuf canadien est pratiquement tombée à zéro, et elle a stagné tout au long des mois de juin, juillet et août.

L'article « La maladie de la vache folle et le commerce du bœuf », publié en novembre 2003, a inauguré la série *Analyse en bref* et a remporté un vif succès auprès des médias. Cet article relate en détail les faits sur les importations et les exportations des produits canadiens du bœuf durant les premiers jours de leur interdiction. Il porte un intérêt particulier au marché américain, vers lequel le Canada exporte normalement 90 % de ses produits du bœuf.

### 1.2.8 Cheminement du Canada vers une société de l'information

Dans le recueil intitulé *Cheminement du Canada vers une société de l'information*, on examine la croissance et le rendement du secteur des technologies de l'information et des communications (TIC) et on présente les principaux indicateurs de changement. On y analyse également les changements qui se produisent au sein des industries fournissant des produits et services des TIC, on fait état de la diffusion des TIC selon le secteur et on présente une série d'articles thématiques traitant de divers aspects de la société de l'information, comme le marché du travail de la haute technologie, le clivage numérique, de même que l'utilisation et le déploiement des technologies à large bande. La participation internationale du Canada à la société de l'information y est aussi examinée dans des articles émanant de ministères chargés des politiques



biotechnologie et ont enregistré des dépenses de 1,3 milliard de dollars pour la recherche et le développement dans ce domaine.

On observe un processus de maturation dans le secteur de la biotechnologie, de l'étape de la recherche et du développement à celle de la commercialisation. La proportion des entreprises ayant enregistré des recettes au chapitre de la biotechnologie a légèrement augmenté (67 % en 2001 comparativement à 63 % en 1997), et il en va de même pour les entreprises ayant des produits de biotechnologie sur le marché (48 % en 2001 comparativement à 33 % en 1997). Cette maturation se manifeste également par l'augmentation de la taille des entreprises; en effet, 20 % des entreprises visées par l'enquête en 1999 étaient passées dans une catégorie de taille supérieure en 2001. Dans le même ordre d'idées, 26 % des employés travaillant en biotechnologie se livraient à des activités de recherche et de développement en 2001, comparativement à 29 % en 1999, ce qui indique qu'une proportion plus importante de l'effectif se consacre maintenant à des activités de production ou de gestion plutôt qu'à des travaux de création du savoir.

Une étude visant à expliquer les facteurs à l'origine du rendement supérieur de certaines entreprises de biotechnologie révèle que les entreprises les plus prospères sont davantage axées sur les exportations; elles enregistrent des brevets, affichent une intensité de R.-D. supérieure et parviennent à réunir des capitaux pour leur financement.

## 1.2.5 Recherche et développement industriels

En 2002, plus de 12 milliards de dollars ont été affectés à la recherche et au développement industriels et plus de 100 000 personnes se sont livrées à des activités de cette nature. La recherche et le développement dans le secteur des services aux entreprises représentent 17 % des dépenses au chapitre de la R.-D., 28 % des effectifs de R.-D., et 31 % de l'ensemble des exécutants de R.-D. Selon une étude récente, les disparités provinciales, mesurées par le ratio entre les effectifs de R.-D. et le nombre total d'emplois, ont diminué dans le secteur des services aux entreprises depuis 1990.

Il est difficile d'expliquer les fonds importants consacrés à la R.-D. par les entreprises classées dans le secteur du commerce de gros compte tenu de la nature des activités que l'on retrouve normalement dans cette branche. L'industrie des produits pharmaceutiques et des médicaments occupait le quatrième rang pour ce qui est des dépenses relatives à la R.-D. en 2001; on a prévu que cette industrie passerait au deuxième rang en 2003. Dans la mesure où les industries sont classées en fonction du SCIAN, qui se fonde sur la principale source de recettes, la recherche et le développement dans le domaine pharmaceutique se retrouvent aussi dans d'autres branches d'activité, principalement dans le commerce de gros et dans les services scientifiques de recherche et de développement. Un bulletin de service récent indique qu'une part importante des travaux de R.-D. dans le domaine pharmaceutique et médical sont exécutés dans le secteur du commerce de gros et dans l'industrie des services de R.-D. Les activités de R.-D. dans l'industrie des produits pharmaceutiques et aux médicaments effectués dans le secteur du commerce de gros et dans l'industrie des services de R.-D., les fonds totaux consacrés à la R.-D. s'élevaient à 1 340 millions de dollars en 2001.



L'innovation s'entend de l'introduction d'un produit amélioré, ou encore d'un procédé nouveau ou sensiblement amélioré. Elle englobe les méthodes nouvelles ou sensiblement améliorées de prestation des services et la livraison de produits nouveaux pour l'établissement.

L'enquête vise les établissements dans le secteur des services des TIC, certaines industries des services professionnels, scientifiques et techniques, certaines industries de soutien du secteur des ressources naturelles et certaines industries du secteur des transports.

L'enquête a permis de recueillir des renseignements généraux sur les activités des unités commerciales, les facteurs de réussite, les produits et les procédés nouveaux et sensiblement améliorés, les activités d'innovation inachevées ou abandonnées, les activités d'innovation, les sources d'information pour l'innovation, les ententes de coopération et de collaboration pour l'innovation, les obstacles à l'innovation, les répercussions de l'innovation et la protection des droits de propriété intellectuelle. Cette riche base de données ouvrira des perspectives intéressantes et pertinentes sur le plan des politiques, à mesure que les résultats d'enquête feront l'objet d'analyses plus poussées.

### 1.2.3 Changements technologiques

Trois articles qui documentent les changements technologiques dans l'économie canadienne ont été publiés : *À l'aube du nouveau siècle : changements technologiques dans le secteur privé au Canada, 2000-2002, Changements technologiques dans le secteur public, 2000-2002* et *Comparison historique des changements technologiques pour 1998-2000 et 2000-2002, dans les secteurs privé et public.*

Ces articles, fondés sur les données de l'Enquête sur le commerce électronique et la technologie de 2002, indiquent que 4 entreprises canadiennes sur 10 ont procédé à des changements technologiques entre 2000 et 2002, soit la même proportion qu'entre 1998 et 2000, ce qui laisse supposer que l'attrait du changement est fort et qu'il ne dépend pas de facteurs externes tels que la préparation en vue de l'an 2000.

Ces articles révèlent également que les grandes entreprises peuvent absorber plus facilement les coûts liés aux changements technologiques, qui ne se limitent pas à l'aménagement initial pour l'acquisition de technologies. Les grandes entreprises disposent aussi de ressources pour la formation et sont mieux préparées pour faire face aux interruptions de travail pour permettre l'installation ainsi qu'à d'éventuelles pertes de productivité à court terme.

Cependant, le secteur public au Canada devance de loin le secteur privé quant à l'adoption de nouvelles technologies et à la formation des employés à l'appui des changements technologiques. Dans l'ensemble, 82 % des organisations du secteur public ont adopté de nouvelles technologies entre 2000 et 2002, soit près du double de la proportion de 42 % enregistrée parmi les entreprises du secteur privé. Toutefois, en comparant des organisations de même taille, on note peu de différences dans les taux d'adoption de technologies entre le secteur privé et le secteur public.

### 1.2.4. Biotechnologie

On estime à 375 le nombre d'entreprises novatrices dans le secteur de la biotechnologie en 2001. Ensemble, ces entreprises ont généré des recettes de 3,6 milliards de dollars au chapitre de la

Selon les premiers résultats diffusés de l'Enquête sur l'innovation de 2003, plus de 75 % des établissements dans le secteur des technologies de l'information et des communications (TIC) ont fait preuve d'innovation au cours de la période de 2001 à 2003, soit la proportion la plus élevée parmi les industries de service visées par l'enquête.

## 1.2.2 Innovation

### Système d'information sur les sciences et la technologie

La population agricole est plus susceptible que la population non agricole de déclarer une appartenance religieuse, bien qu'une proportion croissante des deux populations déclare n'appartenir à aucune religion. Cette proportion est passée de 5 % en 1981 à 12 % en 2001.

Les familles agricoles et non agricoles ont vu leur revenu augmenter de 1995 à 2000. Toutefois, le revenu de la plupart des familles agricoles provient d'autres sources que l'agriculture. En fait, on a particulièrement examiné la composition du revenu des fermes rapportant des recettes brutes de 250 000 \$ et plus, définies par Agriculture et Agroalimentaire Canada comme des « fermes commerciales ». Dans ce groupe, le revenu agricole net ne représentait que 40 % du revenu familial total. Les salaires et traitements représentaient 44 % du revenu total de ces fermes.

Les familles agricoles et non agricoles ont vu leur revenu augmenter de 1995 à 2000. Toutefois, le revenu de la plupart des familles agricoles provient d'autres sources que l'agriculture. En fait, on a particulièrement examiné la composition du revenu des fermes rapportant des recettes brutes de 250 000 \$ et plus, définies par Agriculture et Agroalimentaire Canada comme des « fermes commerciales ». Dans ce groupe, le revenu agricole net ne représentait que 40 % du revenu familial total. Les salaires et traitements représentaient 44 % du revenu total de ces fermes.

Si l'immigration transforme le visage urbain du Canada, les immigrants qui possèdent une exploitation agricole demeurent avant tout d'ascendance européenne. La Colombie-Britannique se distingue des autres provinces en ce que le cinquième de ses fermiers immigrants proviennent d'Asie, surtout de l'Inde. Les immigrants jouent un rôle très important en agriculture, arrivant au Canada avec leur savoir-faire et un capital considérable. À l'échelle nationale, 16 % de tous les exploitants agricoles, comparativement à 22 % des agriculteurs immigrants, ont une ferme rapportant des recettes de 250 000 \$ ou plus.

Les faits saillants indiquent que la proportion d'immigrants diminue au sein de la population agricole canadienne, elle-même en déclin. Il s'agit là d'une tendance contraire à celle de la population en général. Au cours des deux dernières décennies, la proportion d'immigrants parmi la population agricole a fléchi de 8,2 % à 6,8 %, tandis que celle de l'ensemble de la population a monté de 16,0 % à 18,4 %.

Dans le troisième et dernier communiqué principal du 2 décembre 2003, les résultats du Recensement de l'agriculture ont donné un aperçu significatif des variations démographiques des familles agricoles canadiennes, et ce, grâce aux renseignements précieux provenant du couplage de données du Recensement de l'agriculture et du Recensement de la population. Par conséquent, plusieurs caractéristiques de la population agricole telles que l'âge, les sources de revenu, les activités non rémunérées à la maison et la religion sont comparables à celles de l'ensemble de la population.

### 1.2.1 Le Recensement de l'agriculture de 2001 : couplage agriculture-population

## 1.2 Les possibilités économiques et l'innovation au Canada

## 1.1.12 Enquête sur l'utilisation d'Internet par les ménages de 2003

Le nombre de ménages canadiens naviguant sur Internet a continué d'augmenter en 2003, selon l'Enquête sur l'utilisation d'Internet par les ménages. Toutefois, les taux de croissance sont demeurés relativement stables, dans une large mesure parce qu'une majorité de ménages étaient déjà branchés. Cette tendance témoigne de la perpétuelle quête de vitesse des Canadiens et du nombre croissant de ménages à faible revenu qui adoptent Internet.

En 2003, 7,9 millions (64 %) des 12,3 millions de ménages canadiens comptaient au moins un membre utilisant régulièrement Internet à domicile, au travail, à l'école, dans une bibliothèque ou à un autre endroit. Cette hausse de 5 % par rapport à 2002 est toutefois nettement inférieure aux taux de croissance annuels de 19 % et de 24 % observés en 2000 et en 2001.

L'utilisation d'Internet à la maison continue d'arriver en tête de liste, et les ménages font de plus en plus appel à des connexions Internet à haute vitesse. Soixante-cinq pour cent des quelque 6,7 millions de ménages comptant un utilisateur régulier d'Internet à domicile avaient une connexion à haute vitesse en 2003, comparativement à 56 % un an plus tôt.

Ce groupe de ménages a affiché la plus forte croissance de branchement à Internet à domicile et au travail, ainsi qu'à divers autres endroits. Par contre, la proportion de ménages utilisant régulièrement Internet à domicile est demeurée relativement inchangée dans le quartile inférieur de revenu. Les ménages à revenu élevé, les membres de la population active, les ménages ayant des enfants qui habitent encore à la maison, ainsi que les personnes dont le niveau de scolarité est plus élevé sont les plus susceptibles d'être branchés à Internet. Cependant, les ménages à plus faible revenu font des progrès appréciables à ce chapitre. Près de 45 % des ménages dont le revenu se situe entre 24 001 \$ et 43 999 \$ (1,3 million de ménages) comptaient un membre qui utilisait Internet à domicile en 2003, en hausse de 13 % par rapport à 2002.

## 1.1.13 L'équilibre de l'emploi entre les hommes et les femmes dans les régions rurales et des petites villes du Canada

Si les hommes des régions rurales et urbaines affichent des courbes d'emploi à temps plein à peu près identiques, les femmes des régions rurales et des petites villes se distinguent nettement des femmes en milieu urbain à ce chapitre. Dans l'article L'équilibre de l'emploi entre les hommes et les femmes des régions rurales et des petites villes du Canada, publié en février 2003, on mentionne que le « retard » apparent des femmes des régions rurales sur le plan de l'emploi, par rapport à leurs homologues en milieu urbain, est attribuable à des préférences touchant les modes de vie et non pas à une incapacité de suivre le rythme.

Les femmes, en milieu urbain comme en milieu rural, tendent à travailler davantage à temps partiel que les hommes. De plus, les femmes des régions rurales sont proportionnellement plus nombreuses que les femmes en milieu urbain à travailler à temps partiel (30 % contre 22 %). Pour la plupart des femmes des régions rurales, le travail à temps partiel est un choix personnel, les deux tiers ayant affirmé ne pas vouloir travailler à temps plein. En revanche, la plupart des femmes en milieu urbain travaillent à temps partiel en raison d'un manque d'emplois à temps plein.



régions rurales et les régions urbaines étaient particulièrement marquées à Terre-Neuve-et-Labrador, à l'Île-du-Prince-Édouard, au Nouveau-Brunswick et en Alberta.

Les élèves des régions rurales étaient plus susceptibles que ceux des régions urbaines d'être issus de familles ayant un faible statut socioéconomique, mais les différences à cet égard ne permettent pas d'expliquer la différence dans les résultats en lecture. Par ailleurs, l'écart entre les régions rurales et les régions urbaines ne peut être expliqué par des différences entre les écoles rurales et urbaines, qui sont pour la plupart similaires. (On a demandé aux directeurs de rendre compte des qualifications des enseignants, des pénuries d'enseignants, de la pertinence du matériel et des ressources pédagogiques ainsi que du moral des enseignants. Même si certaines différences ont été notées entre les écoles rurales et urbaines, elles ne correspondaient généralement pas aux écarts observés dans les résultats en lecture.) Les différences observées entre les résultats des régions rurales et des régions urbaines en matière de lecture comportent un lien plus étroit avec les différences entre les collectivités — plus particulièrement du point de vue de la nature du travail et du niveau de scolarité des adultes. Par rapport aux collectivités urbaines, les collectivités rurales étaient caractérisées par une population adulte moins scolarisée, un moins grand nombre d'emplois et des emplois qui, en moyenne, étaient moins bien rémunérés et moins susceptibles de nécessiter un diplôme universitaire.

**1.1.11 Nouvelles données sur le départ des Canadiens vers d'autres pays et leur retour**

Il existe un intérêt marqué à l'égard de la migration des Canadiens vers d'autres pays. partiellement du point de vue de « l'exode des cerveaux ». Les recherches dans ce domaine profitent des caractéristiques uniques de la Banque de données administratives longitudinales (BDAL) de Statistique Canada, qui est élaborée à partir des dossiers fiscaux des particuliers. Elles permettent de mieux comprendre la portée et la nature des départs des Canadiens vers d'autres pays, ainsi que de leurs modèles de retour, pour la période de 1982 à 1999. Parmi les principales conclusions figurent les suivantes :

- Environ 1 % de la population adulte quitte le pays au cours d'une année donnée.
- Les taux d'émigration ont suivi pour une large part le cycle économique, diminuant au cours des années 1980, affichant une hausse vers la fin de la décennie et pendant la majeure partie des années 1990. Ces taux ont baissé lorsque l'économie canadienne a pris plus de vigueur au cours des dernières années de la décennie.

Sur le plan individuel, les taux d'émigration diminuent avec l'âge (à l'exception des groupes les plus jeunes). Ces taux sont plus élevés dans les grandes villes et chez les couples avec enfants. Par ailleurs, comparativement aux taux chez les couples sans enfants, les taux des célibataires sont beaucoup plus faibles chez les francophones du Québec et sont beaucoup plus élevés chez les personnes ayant des revenus élevés. Le taux de départ prévu pour les hommes gagnant plus de 100 000 \$ est six fois plus élevé (une probabilité annuelle de 0,76 % de départs) que celui des personnes ayant des revenus moyens (p. ex. 30 000 \$ à 60 000 \$), lorsque sont neutralisés l'âge, la situation familiale, la province et la langue. Les résultats pour les femmes sont similaires, mais les tendances ne sont pas aussi accentuées.

Environ 14 % à 15 % de toutes les personnes qui partent reviennent après cinq ans et environ 19 %, après 10 ans. On a toutefois assisté à une tendance à la hausse importante dans les taux de retour à partir de 1992, les chiffres montrant qu'ils ont pour ainsi dire doublé ces dernières années.



Une difficulté imminente se manifeste également. En effet, la proportion d'enseignants à temps partiel ne cesse d'augmenter. En fait, bien que le nombre d'enseignants à temps plein n'ait pas varié au cours des années 1990, le nombre d'enseignants à temps partiel s'est accru de 52 %. De plus, les enseignants sont proportionnellement beaucoup plus nombreux à approcher l'âge de la retraite que l'ensemble de la population active. Ces deux facteurs révèlent le genre de pressions que subit cette main-d'œuvre particulière.

### ***Éducation des adultes***

L'Enquête sur l'éducation et la formation des adultes de 2003 a porté sur l'éducation et la formation des adultes de 25 ans et plus au cours de l'année civile 2002. L'objectif de cette enquête, qui est financée par Développement des ressources humaines Canada, est de mesurer l'incidence de l'éducation et de la formation des adultes au Canada. Les résultats de l'enquête sont classés selon le type de formation et l'endroit où elle se donne, la participation des employeurs au processus de formation et les obstacles en matière de formation et d'éducation, ainsi que la formation autonome. Des données ont été recueillies en février 2003 comme supplément de l'Enquête sur la population active.

## **1.1.9 Tendances et conditions dans les collectivités urbaines du Canada**

Un partenariat a été établi avec le Bureau du Conseil privé (BCP) relativement à la production et à la diffusion de données sur les régions métropolitaines de recensement (RM) du Canada. Le Secrétariat des villes du BCP est un partenaire de ce projet, tout comme le sont divers ministères et organismes fédéraux comme la Société canadienne d'hypothèques et de logement, Transports Canada, Immigration Canada, Développement social, Patrimoine canadien entre autres. Le programme conjoint donnera lieu à la publication de huit rapports sur les tendances et conditions dans les villes. Ces rapports traiteront respectivement du revenu, de la santé, de l'immigration, de la situation économique, des déplacements et du transport, de la culture, de la population autochtone des villes et de la démographie.

Le rapport sur le « revenu » révèle que, après avoir connu une croissance rapide pendant les années 1980, le revenu familial médian a augmenté moins rapidement dans la plupart des régions métropolitaines de recensement au cours des années 1990. Cependant, on observe une croissance du revenu nettement plus rapide dans les familles bien nanties que dans les familles à faible revenu, de sorte que les écarts de revenu se sont creusés entre les quartiers riches et les quartiers pauvres des RM canadiennes durant les années 1990. La répartition spatiale des quartiers à faible revenu varie selon la RM. Dans bien des cas, on observe le modèle américain de concentration des quartiers pauvres dans le noyau urbain (p. ex. Winnipeg, Hamilton, Vancouver, Edmonton, Québec), mais dans d'autres villes, les quartiers défavorisés sont dispersés sur le plan géographique, et leur concentration dans le noyau urbain s'est estompée (p. ex. Montréal, Toronto, Ottawa-Hull).

## **1.1.10 Éducation et littérature**

Statistique Canada a publié une analyse qui met en lumière les facteurs sous-jacents des différences entre les résultats obtenus en lecture par les jeunes de 15 ans dans les régions urbaines et les régions rurales. Les élèves des écoles urbaines ont obtenu des résultats considérablement supérieurs en lecture que ceux des écoles rurales. Les différences entre les

L'élément le plus important et le plus largement utilisé dans le cadre de nos relations de travail avec le Conseil des ministres de l'Éducation (Canada) [CMEC] est le Programme d'indicateurs pancanadiens de l'éducation. En novembre 2003, le Centre de la statistique de l'éducation a publié la troisième édition du *Rapport du Programme d'indicateurs pancanadiens de l'éducation*. Ce rapport actualisé renferme un vaste éventail d'indicateurs de l'éducation, allant de la maturité scolaire aux projections de la population d'âge scolaire en passant par les mesures de la diversité au sein de la population d'âge scolaire, le financement de l'éducation pour tous les ordres d'enseignement, les caractéristiques du corps professoral, les tendances en matière d'éducation des adultes et les transitions à l'intérieur et à l'extérieur du système scolaire. Les résultats sont présentés par secteur de compétence pour tous les indicateurs et tout est mis en œuvre pour assurer la cohérence des données entre les secteurs. Les faits saillants du rapport comprennent ce qui suit :

### **Situation de la population d'âge scolaire**

En raison de la baisse récente du nombre de naissances, le Canada peut s'attendre à ce que sa population de 5 à 13 ans diminue de 14 % entre 2001 et 2011, selon les estimations. À mesure que les générations nées dans la seconde moitié des années 1990 vieilliront, on devrait observer une diminution correspondante entre 2016 et 2026 chez les populations de 14 à 18 et de 19 à 24 ans.

Depuis 1990, une moyenne de 225 000 nouveaux immigrants de tous âges arrivent au Canada chaque année. Cet apport exerce une profonde influence sur la diversité ethnique, linguistique et culturelle des écoles au Canada. En matière de diversité, deux régions métropolitaines de recensement (RMR) se démarquent, soit Toronto et Vancouver. Selon les données du Recensement de 2001, dans un cas comme dans l'autre, plus de 25 % de la population d'âge scolaire était composée d'immigrants, plus de 40 % faisait partie d'une minorité visible et près de 20 % parlait une langue autre que le français ou l'anglais à la maison.

### **Études primaires et secondaires**

Le rapport présente aussi un aperçu de nos écoles primaires et secondaires. Ainsi,

- les enquêtes récentes ont révélé qu'environ 15 % des enfants de 4 et 5 ans ont obtenu des résultats relativement faibles à un test de développement cognitif généralement considéré comme un bon prédicteur de la maturité scolaire;
- le pourcentage de directeurs d'écoles secondaires ayant déclaré que les ressources pédagogiques et matérielles de leur école étaient adéquates était plus élevé au Canada que dans la plupart des autres pays;
- en 2000, dans chaque école au Canada, on comptait en moyenne sept élèves par ordinateur. Il s'agit de l'un des meilleurs ratios à l'échelle internationale. Par rapport à d'autres pays, les écoles canadiennes enregistraient l'une des proportions les plus élevées d'ordinateurs branchés à Internet.

2001 y ont participé. Ils ont été interviewés pour le premier cycle de cette étude longitudinale environ six mois après leur arrivée. On les interviewera à nouveau deux et quatre ans après leur arrivée.

Les données recueillies durant ce premier cycle d'interviews serviront de point de repère pour savoir comment s'établissent ces nouveaux venus. Vers la fin de 2005, au sortir des trois cycles d'interviews, l'enquête permettra de mieux comprendre comment se déroule le processus d'établissement des nouveaux arrivants.

Voici certains des résultats importants tirés du premier communiqué :

- Les nouveaux immigrants s'attachent profondément au Canada. La vaste majorité (91 %) des immigrants ont déclaré qu'ils voulaient s'y établir en permanence et devenir des citoyens canadiens. Près de la moitié prévoyaient faire venir des membres de leur famille ou de leur parenté au Canada en présentant leur demande d'immigration.
- La famille et les amis jouaient un rôle important dans l'établissement initial des nouveaux venus. La plupart (87 %) comptaient déjà sur un certain réseau d'entraide au Canada au moment d'immigrer. Ceux qui ont eu des problèmes (comme trouver un logement, obtenir des services de santé, suivre de la formation complémentaire et trouver un emploi) ont déclaré se tourner le plus souvent vers des membres de leur famille et des amis pour obtenir de l'aide.
- Le principal motif des nouveaux venus pour s'établir dans une région donnée était d'y rejoindre des membres de leur famille et des amis: 59 % de tous les immigrants ayant invoqué ce motif pour expliquer le choix de leur destination.
- Toronto, Vancouver et Montréal, les trois plus grandes régions métropolitaines de recensement (RMR), ont attiré les trois quarts de tous les nouveaux arrivants. La deuxième raison en importance, après le motif de rejoindre leurs famille et amis, d'avoir choisi de vivre dans ces RMR variait selon l'endroit. On invoquait les perspectives d'emploi à Toronto (16 %), le climat à Vancouver (13 %) et la langue parlée dans la région de Montréal (13 %).
- La plupart des nouveaux venus (85 %) prévoyaient travailler à leur arrivée et près de la moitié (44 %) avaient trouvé du travail six mois suivant leur arrivée. De ce nombre, 8 personnes sur 10 ont obtenu un emploi à temps plein.
- Ceux qui avaient trouvé un emploi ne travaillaient pas tous dans le même secteur professionnel qu'avant leur arrivée au Canada. En effet, 6 sur 10 d'entre eux travaillaient dans un autre domaine. Il faudra approfondir l'analyse pour déterminer s'il y a discordance entre les compétences et les emplois des immigrants.
- Dans leur recherche d'emploi, les immigrants ont dit s'être butés avant tout aux obstacles suivants : leur manque d'expérience sur le marché du travail canadien (26 %), la difficulté de faire reconnaître leurs titres acquis à l'étranger (26 %) et le manque de connaissance des langues officielles (22 %).
- On jugeait capital de poursuivre des études pour réussir dans l'avenir. Près de trois quarts des immigrants prévoyaient suivre une formation complémentaire. En effet, quelque six mois après leur arrivée, près de la moitié avaient déjà suivi une certaine formation.



Le 4 septembre 2003, Statistique Canada a diffusé les résultats du premier cycle de l'Enquête longitudinale auprès des immigrants du Canada (ELIC). Environ 12 000 des quelque 164 200 immigrants de 15 ans et plus arrivés au Canada entre les mois d'octobre 2000 et de septembre

### 1.1.7 Enquête longitudinale auprès des immigrants du Canada

Néanmoins, une écrasante majorité (95 %) de jeunes de 16 et 17 ans se disent en bonne santé et optimistes quant à leur avenir. Lorsqu'ils sont interrogés sur leurs aspirations scolaires, 88 % des jeunes ont dit avoir l'intention de poursuivre leurs études au-delà du secondaire, et plus de la moitié ont indiqué qu'ils souhaitaient obtenir un diplôme universitaire.

Les jeunes ont aussi fait état de symptômes de dépression plus nombreux en vieillissant. En effet, 24 % des jeunes de 16 et 17 ans ont déclaré avoir éprouvé des symptômes de dépression, par opposition à 9 % au moment où ils avaient 12 et 13 ans.

Pour la période de 1996 à 2000, les résultats de l'Enquête longitudinale nationale sur les enfants et les jeunes a révélé qu'avec l'âge, certains jeunes commencent à adopter des comportements à risque. Alors que 26 % des jeunes de 16 et 17 ans ont déclaré être restés à l'extérieur toute une nuit sans permission, 29 % ont avoué avoir pris de l'argent à leurs parents sans permission. Cependant, les proportions de jeunes qui se livrent à d'autres comportements pouvant être considérées de nature plus délinquante, comme des combats causant des blessures physiques (5 %) ou des dommages matériels (12 %), sont demeurées relativement stables au cours de cette période de quatre ans.

### 1.1.6 Enquête longitudinale nationale sur les enfants et les jeunes : défis pour les adolescents

Les parents de 84 000 enfants, soit plus de la moitié des enfants handicapés, ont déclaré que les problèmes de santé de leur enfant avaient des répercussions sur la situation d'emploi de la famille. Ces répercussions prennent diverses formes, telles que la diminution des heures de travail ou la modification des horaires pour prendre soin de l'enfant. Plus l'incapacité de l'enfant est grave, plus l'incidence sur la situation familiale est marquée.

Les parents d'environ un tiers (52 000) de l'ensemble des enfants frappés d'incapacité ont indiqué avoir besoin d'aide pour les travaux ménagers et pour assumer leurs responsabilités familiales, ainsi que de temps libre pour des activités personnelles, en raison de l'état de santé de leur enfant. Globalement, les deux tiers des parents ayant déclaré avoir besoin d'assistance ne recevaient pas une aide suffisante, la principale raison invoquée étant le coût de ces services.

Quelque 66 000 (43 %) enfants de parents ayant pris part à l'enquête étaient atteints d'une incapacité grave ou très grave, ce qui comprend les incapacités graves multiples et les pertes complètes de fonction (p. ex. l'incapacité de marcher ou la cécité). Près de la moitié de ces enfants atteints d'une incapacité grave (45 %) recevaient de l'aide pour leurs activités quotidiennes, y compris les soins personnels (bain, habillage, alimentation) ou les déplacements à l'intérieur de la maison.

2001. Bon nombre de parents ont déclaré ne pas obtenir l'aide nécessaire pour répondre aux besoins particuliers de leur enfant.



Les premiers résultats de l'ÉPA, diffusés en septembre 2003, portent sur le bien-être de la population autochtone hors réserve, laquelle comprend plus de 70 % de l'ensemble de la population d'identité autochtone au Canada. En outre, des tableaux auxiliaires et des profils des communautés relatifs aux collectivités ayant pris part à l'enquête ont été affichés sur le site Web de Statistique Canada.

Selon les données de l'enquête, les jeunes Autochtones hors réserve déclarent des niveaux de santé s'apparentant à ceux de l'ensemble de la population des jeunes Canadiens. Toutefois, l'âge, l'état de santé se détériore plus rapidement chez les Autochtones que dans l'ensemble de la population. Le fossé entre les Autochtones et l'ensemble de la population canadienne, au chapitre de l'état de santé, se creuse substantiellement dans les groupes plus âgés. En ce qui concerne l'accès aux soins de santé, la population autochtone du Grand Nord consulte les médecins de famille et les omniopratéiens moins souvent que les Autochtones vivant dans d'autres régions. Les résultats du sondage révèlent que moins de la moitié des Autochtones de l'Arctique canadien ont reçu des soins de santé au cours des 12 mois précédant l'enquête, comparativement à trois quarts des Autochtones en milieu urbain et à 69 % des Autochtones de milieu rural. À titre de comparaison, l'Enquête sur la santé dans les collectivités canadiennes de 2000-2001 indique que 82 % de l'ensemble des Canadiens ont consulté un médecin au cours des 12 mois précédant l'enquête.

Les données du Recensement de 2001 font état d'une amélioration de la situation des Autochtones hors réserve sur le plan de la scolarité. La proportion de jeunes Autochtones hors réserve de 20 à 24 ans qui n'ont pas terminé leurs études secondaires a diminué, baissant de 52 % en 1996 à 48 % en 2001. Ce taux reste néanmoins nettement supérieur au taux observé au sein de la population non autochtone (26 %) en 2001. Selon les données de l'ÉPA, l'ennui — la principale raison de l'abandon des études secondaires — a été invoqué par 24 % des jeunes hommes de 15 à 19 ans. Environ 19 % ont déclaré avoir quitté l'école pour travailler. Parmi les femmes autochtones de ce groupe d'âge, un quart explique l'abandon des études par une grossesse ou la nécessité de s'occuper des enfants et 15 % invoquent l'ennui. Ce sont là également les principales raisons citées pour le décrochage scolaire au sein de la population non autochtone.

Durant l'exercice 2003-2004, le Programme de formation en statistique pour Autochtones a permis d'offrir 18 cours à 176 Autochtones dans 15 collectivités d'un bout à l'autre du Canada. Depuis 1999, dans le cadre de ce programme, on a donné des cours de formation en statistique à plus de 952 Autochtones.

## 1.1.5 Enquête sur la participation et les limitations d'activités

*L'importance du programme*

Les données de l'enquête portant sur les enfants ont été diffusées en juillet 2003. Les autres données (ayant trait aux études, au revenu, aux loisirs et aux problèmes de santé à la source des incapacités) ont été diffusées en décembre 2003, en même temps que le rapport de Développement des ressources humaines Canada intitulé *L'incapacité au Canada : un profil en 2001*.

Le communiqué de juillet indiquait qu'environ 155 000 enfants canadiens de 5 à 14 ans, soit 4 % de tous les enfants de ce groupe d'âge, étaient atteints d'une forme de limitation d'activités en

L'Enquête auprès des peuples autochtones (EAPA) de 2001 a été élaborée en collaboration avec plusieurs organisations autochtones nationales, de même qu'avec des représentants de ministères fédéraux, provinciaux et territoriaux.

## Enquêtes postcensitaires de 2001

### 1.1.3 Enquête sur la diversité ethnique

Les découpages géographiques très fins. Les modifications prévues pour 2006 assureront l'actualité, le rendement et la pertinence du recensement.

L'Enquête sur la diversité ethnique vise à recueillir des données sur les antécédents ethniques et culturels des personnes qui vivent au Canada. Elle permet d'analyser le degré d'attachement des personnes à leurs antécédents ethnoculturels et l'incidence de cet attachement sur leur participation à la société canadienne dans son ensemble. Les résultats de l'enquête ont été diffusés en septembre 2003.

Les Canadiens de la première génération (nés à l'étranger) représentent près du quart (23 %) de l'ensemble de la population de 15 ans et plus. La proportion de personnes nées à l'étranger n'a jamais été aussi élevée depuis 1931; en 2002, près de la moitié étaient d'ascendance ethnique non européenne.

Les personnes de la deuxième génération, c'est-à-dire celles qui sont nées au Canada mais dont au moins un parent est né à l'étranger, représentent 17 % de l'ensemble de la population de 15 ans et plus.

Le groupe de la troisième génération ou plus représentent 60 % de la population et est formé des descendants de parents nés au Canada et potentiellement de grands-parents nés au Canada. Près des deux tiers des membres de cette génération n'ont déclaré qu'une ascendance britannique, française ou canadienne.

Globalement, la moitié (50 %) de la population de 15 ans et plus a déclaré avoir un fort sentiment d'appartenance à son propre groupe ethnique ou culturel. Les immigrants relativement récents se sont montrés plus susceptibles d'indiquer un fort sentiment d'appartenance à leur groupe ethnique que les Canadiens de deuxième et de troisième générations et les immigrants établis au Canada de longue date.

La grande majorité des Canadiens de 15 ans et plus (93 % ou 20,4 millions) ont affirmé n'avoir jamais ou que rarement subi de discrimination ou de traitement injuste en raison de leurs caractéristiques ethnoculturelles.

Toutefois, les perceptions d'une telle discrimination varient selon l'appartenance ou non à une minorité visible : 80 % des personnes appartenant à une minorité visible ont déclaré n'avoir jamais ou que rarement été victimes de discrimination au cours des cinq années précédant l'enquête, tandis que 20 % des membres de minorités visibles et 5 % de la population n'appartenant pas à une minorité visible ont dit avoir fait l'objet de discrimination parfois ou souvent. Le nombre d'années de vie au Canada semble avoir peu d'incidence sur le taux de déclaration de discrimination ou de traitement injuste.

### 1.1.4 Enquête auprès des peuples autochtones

Parmi les minorités visibles, les Noirs sont les plus susceptibles (32 %) de déclarer des incidents de discrimination ou de traitement injuste de la part d'autres personnes en raison de leurs caractéristiques ethnoculturelles.

- La majorité des Canadiens sont encore catholiques ou protestants. Le nombre de musulmans, d'hindous, de sikhs et de bouddhistes s'est accru en raison des tendances récentes de l'immigration. Les personnes déclarant n'appartenir à aucune religion ont aussi vu leur proportion augmenter, passant de 12 % à 16 % de la population entre 1991 et 2001.

## 1.1.2 Le recensement de 2006

Le Recensement de la population du Canada est l'opération statistique la plus importante au pays. Tous les cinq ans, le recensement recueille des renseignements auprès de toute la population du Canada. Ces renseignements servent à déterminer la représentation à la Chambre des communes, à calculer les paiements de transfert fiscal, ainsi qu'à élaborer et à suivre les programmes sociaux et autres des administrations fédérale, provinciales et municipales du pays. Le prochain recensement se tiendra en mai 2006, et Statistique Canada procédera à une transformation radicale des méthodes de collecte et des mécanismes de saisie des données, après 30 ans de stabilité relative. Ces changements sont motivés par divers enjeux, tels que la protection des renseignements personnels, la réduction des capacités de saisie d'un organisme partenaire, les attentes des Canadiens quant à la possibilité de répondre en ligne par Internet, et les défis de plus en plus grands que représentent le recrutement et le maintien en fonction d'un effectif décentralisé très important. Pour faire face à ces défis et tirer parti des possibilités offertes par les technologies éprouvées de collecte et de traitement des données, Statistique Canada introduira un certain nombre de changements en 2006, lesquels ont tous été mis à l'essai dans le cadre du Test du recensement de mai 2004.

Au cours de la dernière année, le personnel de Statistique Canada s'est employé à concevoir, élaborer et mettre à l'essai les nouveaux systèmes destinés à prendre en charge ces nouvelles procédures. En outre, le contenu et les formats des questionnaires du recensement ont été mis à l'essai et perfectionnés en prévision du Test du recensement. Dans le cadre de ce test, on a envoyé par la poste les questionnaires à un peu plus de 295 000 logements dans trois régions d'essai clés (Halifax, Montréal et Winnipeg). La préparation de l'envoi postal s'est appuyée sur une vaste opération d'établissement de la liste des logements dans ces régions, opération qui a produit les listes d'adresses requises. Le Test du recensement a permis la mise à l'essai d'une nouvelle option intégrée de réponse par Internet assortie des mesures de sécurité appropriées. Les renseignements soumis par ce moyen et ceux transmis par la poste ou par téléphone ont été acheminés à une installation centrale de traitement des données. On a utilisé une technologie éprouvée pour la consignation, le balayage et la saisie des données des questionnaires, la vérification automatisée des questionnaires saisis et l'obtention (dans le cas des questionnaires incomplets) des renseignements manquants par téléphone à partir d'une installation centrale.

Le Test du recensement de 2004 a atteint tous ses objectifs. L'évaluation des résultats de ce test démontre la validité et la fonctionnalité essentielles du nouveau processus, et les taux de réponse par la poste et par Internet sont encourageants. Les activités du Recensement de 2006 respectent les échéances et le budget établis, au moment où l'on amorçe les dernières étapes de la préparation du recensement complet de mai 2006. Malgré les résultats positifs des nouveaux processus obtenus dans le Test du recensement, il reste beaucoup de travail à accomplir pour mettre à l'échelle le matériel et les logiciels, compte tenu des volumes prodigieux associés au recensement complet : le test visait 295 000 logements, tandis que le Recensement de 2006 en couvrira plus de 13 millions. Le recensement constitue l'outil de planification par excellence du Canada et fournit des renseignements ethnoculturels et socioéconomiques en fonction de



La pertinence de l'information statistique témoigne du degré auquel cette information répond aux besoins réels des clients. Elle sera pertinente si elle apporte des précisions sur les questions les plus importantes pour les utilisateurs. Évaluer la pertinence est un processus subjectif tributaire de l'éventail des besoins des utilisateurs. Le défi de Statistique Canada est de soupeser les besoins contradictoires des utilisateurs afin d'établir un programme qui satisfait, dans la mesure du possible, aux plus importants besoins et aux utilisateurs tout en respectant certaines limites financières.

Statistique Canada tient à produire une information statistique qui répond aux besoins actuels et futurs des Canadiens. Il faut accorder une attention soutenue aux changements économiques, sociaux et démographiques pour veiller à la pertinence du programme.

## **1. Pertinence du programme : Soutien dans la prise de décisions stratégiques**

Les plus grands défis auxquels le pays fait face nécessitent de l'information descriptive exacte sur ce qui est en jeu. L'analyse des problèmes requiert des renseignements qui donneront un aperçu des réalités et des causalités sous-jacentes et qui faciliteront les décisions fondées sur la meilleure compréhension pratique possible des faits. Les résultats suivants ainsi que d'autres résultats ont servi à clarifier d'importantes questions et à appuyer le débat d'orientation de politique. Ces renseignements ont été regroupés en fonction des thèmes prioritaires du gouvernement sur le plan social.

### **1.1 La force des collectivités canadiennes**

#### **Recensement de la population**

##### **1.1.1 Résultats du Recensement de la population de 2001**

Le 13 mai 2003, on a diffusé les données sur le revenu et les conditions sociales et économiques des particuliers, des familles et des ménages ainsi que les données sur les coûts du logement et la religion. Voici les faits saillants :

- À 55 000 \$, le revenu médian avant impôt des familles canadiennes n'a pratiquement pas changé entre 1990 et 2000, après correction pour l'inflation. Toutefois, nous avons constaté que les inégalités de revenu avant impôt se sont fortement accentuées. En effet, bien que les familles de la moitié inférieure de l'échelle des revenus aient affiché une augmentation légère ou nulle de leur revenu au cours des années 1990, les familles du décile supérieur (dont le pourcentage s'élève à 10 %) ont enregistré une hausse de 15 %.
- Les familles monoparentales ayant des enfants de 17 ans et moins ont fait des gains économiques dignes de mention. Leur revenu médian s'est accru de 9 %, pour atteindre 26 000 \$, résultat de l'effet conjugué d'un accroissement de l'activité sur le marché du travail et d'une augmentation des transferts gouvernementaux.



## D. Réalisations du programme statistique

Le produit de Statistique Canada, c'est de l'information. La confiance en la qualité de cette information est cruciale pour l'organisme. En effet, si son information devient suspecte, sa crédibilité sera alors remise en question et sa réputation, en tant que source indépendante et objective d'information exacte, sera minée. Par conséquent, un engagement pour ce qui est de la qualité doit jouer, et joue effectivement, un rôle central dans la gestion globale de l'organisme.

La qualité de l'information n'est qu'un des nombreux aspects essentiels que Statistique Canada doit gérer pour être efficace. Il est également important que l'organisme maintienne une bonne réputation dans les domaines de l'objectivité, de l'impartialité, de la protection des renseignements personnels et de la confidentialité, de la saine gestion financière et d'un cadre innovateur de gestion des ressources humaines faisant partie intégrante d'une organisation statistique nationale fondée sur le savoir.

Statistique Canada s'efforce de voir à ce que la qualité soit un élément de tous ses programmes et produits. Des méthodes scientifiques solides servent de fondement pour produire des statistiques officielles de qualité, adaptées, au fil du temps, aux besoins des clients, aux circonstances budgétaires, à la réalité changeante que l'organisme tente de mesurer et à la capacité des répondants de fournir les données de source.

## Etablissement des priorités

À Statistique Canada, 93 % du budget total est alloué aux programmes statistiques dictés par la législation, les instruments réglementaires et les obligations contractuelles. Un mécanisme solide de planification et d'établissement des priorités est donc essentiel afin de s'assurer que les principaux nouveaux besoins des utilisateurs sont satisfaits, puisqu'ils ne peuvent tous l'être, au moyen de l'allocation judicieuse et réfléchie des ressources disponibles de l'organisme.

Dans l'établissement de ses priorités nationales, Statistique Canada se fie aux avis et aux conseils de ses intervenants. Le Conseil national de la statistique formule des avis à l'intention du statisticien en chef du Canada sur l'ensemble des activités de Statistique Canada, mais particulièrement sur ses priorités globales dans le domaine des programmes. En outre, un réseau de comités consultatifs professionnels dans les principaux domaines statistiques spécialisés veille à ce que les produits de l'organisme soient continuellement revus et les aide à établir leurs priorités et, ce faisant, assure leur pertinence. Les ministères fédéraux et provinciaux, de même que d'autres importantes collectivités d'utilisateurs, sont consultés en utilisant divers moyens dans le but d'évaluer leurs besoins prioritaires en information.

Un système de planification rigoureux est en place pour établir un équilibre entre ces nombreuses priorités, qui sont souvent conflictuelles, afin de surveiller le progrès des initiatives approuvées. Le système de contrôle de planification et de rendement de l'organisme maintient l'efficacité des programmes statistiques en liant les plans stratégiques et opérationnels ainsi que le rendement des programmes aux ressources allouées et aux résultats à atteindre au moyen de ces ressources. On définit les priorités comme les programmes et les domaines techniques ou de gestion qui nécessitent le plus d'attention au cours de la période de planification. Le caractère urgent des investissements est évalué en fonction de l'importance intrinsèque des programmes et des améliorations qu'on doit y apporter.

\*Enquêtes essentielles au mandat de Statistique Canada : Le Bureau a déterminé que les indicateurs socioéconomiques clés les plus courants font partie des « programmes essentiels au mandat de l'organisme » : l'Enquête sur la population active, l'Indice des prix à la consommation, l'Enquête mensuelle sur les industries manufacturières, les statistiques du commerce international, Enquête mensuelle sur le commerce de gros, l'Enquête mensuelle sur le commerce de détail, le produit intérieur brut trimestriel, l'Enquête sur l'emploi, la rémunération et les heures (composante des revenus), l'Enquête financière trimestrielle et l'Indice des prix des produits industriels.

L'annexe B du présent rapport fait état des progrès réalisés par le Bureau en fonction des engagements énoncés dans le Rapport sur les plans et les priorités de 2003-2004.

61	64-78	80	80-81	82-92
<ul style="list-style-type: none"><li>• Taux de réponse*</li><li>• Profils de révision des données statistiques</li><li>• L'information est disponible et la date de diffusion</li></ul> <b>Actualité de l'information</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• L'accessibilité aux produits et services comprend :<ul style="list-style-type: none"><li>• Mentions dans les médias</li><li>• Services accessibles dans Internet</li><li>• Contacts des clients avec les bureaux régionaux</li><li>• Produits et services Partenariats</li><li>• Satisfaction des clients</li></ul></li></ul> <b>Possibilité d'interprétation des données</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Disponibilité de descripteurs de qualité et de notes techniques</li><li>• Utilisation de système de classification*</li></ul> <b>Cohérence de l'information</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Maintien d'une infrastructure nationale de la connaissance statistique</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Taux de réponse*</li><li>• Profils de révision des données statistiques</li><li>• L'information est disponible et la date de diffusion</li></ul> <b>Actualité de l'information</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• L'accessibilité aux produits et services comprend :<ul style="list-style-type: none"><li>• Mentions dans les médias</li><li>• Services accessibles dans Internet</li><li>• Contacts des clients avec les bureaux régionaux</li><li>• Produits et services Partenariats</li><li>• Satisfaction des clients</li></ul></li></ul> <b>Possibilité d'interprétation des données</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Disponibilité de descripteurs de qualité et de notes techniques</li><li>• Utilisation de système de classification*</li></ul> <b>Cohérence de l'information</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Maintien d'une infrastructure nationale de la connaissance statistique</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Taux de réponse*</li><li>• Profils de révision des données statistiques</li><li>• L'information est disponible et la date de diffusion</li></ul> <b>Actualité de l'information</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• L'accessibilité aux produits et services comprend :<ul style="list-style-type: none"><li>• Mentions dans les médias</li><li>• Services accessibles dans Internet</li><li>• Contacts des clients avec les bureaux régionaux</li><li>• Produits et services Partenariats</li><li>• Satisfaction des clients</li></ul></li></ul> <b>Possibilité d'interprétation des données</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Disponibilité de descripteurs de qualité et de notes techniques</li><li>• Utilisation de système de classification*</li></ul> <b>Cohérence de l'information</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Maintien d'une infrastructure nationale de la connaissance statistique</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Taux de réponse*</li><li>• Profils de révision des données statistiques</li><li>• L'information est disponible et la date de diffusion</li></ul> <b>Actualité de l'information</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• L'accessibilité aux produits et services comprend :<ul style="list-style-type: none"><li>• Mentions dans les médias</li><li>• Services accessibles dans Internet</li><li>• Contacts des clients avec les bureaux régionaux</li><li>• Produits et services Partenariats</li><li>• Satisfaction des clients</li></ul></li></ul> <b>Possibilité d'interprétation des données</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Disponibilité de descripteurs de qualité et de notes techniques</li><li>• Utilisation de système de classification*</li></ul> <b>Cohérence de l'information</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Maintien d'une infrastructure nationale de la connaissance statistique</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Taux de réponse*</li><li>• Profils de révision des données statistiques</li><li>• L'information est disponible et la date de diffusion</li></ul> <b>Actualité de l'information</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• L'accessibilité aux produits et services comprend :<ul style="list-style-type: none"><li>• Mentions dans les médias</li><li>• Services accessibles dans Internet</li><li>• Contacts des clients avec les bureaux régionaux</li><li>• Produits et services Partenariats</li><li>• Satisfaction des clients</li></ul></li></ul> <b>Possibilité d'interprétation des données</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Disponibilité de descripteurs de qualité et de notes techniques</li><li>• Utilisation de système de classification*</li></ul> <b>Cohérence de l'information</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Maintien d'une infrastructure nationale de la connaissance statistique</li></ul>

émergentes;  
de grande qualité.  
Et qui contribuent à :  
répondre aux besoins en information au Canada;  
respecter les droits des citoyens à une information exacte, ouverte, facilement accessible et qu'on peut comprendre;  
remplir ses exigences juridiques;  
informer les Canadiens sur les enjeux socioéconomiques actuels et à venir qui touchent leur vie et leur bien-être.

l'information soit diffusée en temps opportun et qu'elle soit exacte, facilement accessible, cohérente et facile à comprendre.  
Canada;  
respecter les droits des citoyens à une information exacte, ouverte, facilement accessible et qu'on peut comprendre;  
remplir ses exigences juridiques;  
informer les Canadiens sur les enjeux socioéconomiques actuels et à venir qui touchent leur vie et leur bien-être.

l'information soit diffusée en temps opportun et qu'elle soit exacte, facilement accessible, cohérente et facile à comprendre.  
Canada;  
respecter les droits des citoyens à une information exacte, ouverte, facilement accessible et qu'on peut comprendre;  
remplir ses exigences juridiques;  
informer les Canadiens sur les enjeux socioéconomiques actuels et à venir qui touchent leur vie et leur bien-être.

C. Cadre des résultats et des réalisations

Le graphique ci-dessous présente les faits saillants du rendement de Statistique Canada, à l'aide des mesures de la pertinence, de l'exactitude, de l'accessibilité, de la possibilité d'interprétation et de la cohérence de l'information. On y compare aussi les résultats et réalisations avec les objectifs et engagements stratégiques de l'organisme. Des renseignements plus détaillés sur le rendement dans ces principaux domaines figurent dans le rapport lui-même ou dans ses annexes. Les résultats des engagements de Statistique Canada se caractérisent par la qualité des produits (qu'il s'agisse d'estimations statistiques ou d'analyses mettant en relief des liens de causalité), lesquels constituent le mandat premier de l'organisme, soit la diffusion de l'information.

Statistique Canada s'efforce de jouer son rôle, qui consiste à répondre aux besoins en information du Canada (et des Canadiens), en collaboration avec divers intervenants. La dynamique sociale et économique du Canada soulève de nouveaux enjeux sur lesquels aucune information n'est disponible. Statistique Canada s'emploie donc à remplir son mandat et à combler ces lacunes en matière d'information à l'aide de partenariats et de fonds spéciaux. Ces activités sont présentées dans la section du rapport traitant de la pertinence et intitulée « Production des données nécessaires pour répondre aux questions émergentes et relever les nouveaux défis ». La structure du présent rapport est fondée sur le cadre d'assurance de la qualité (CAQ) de Statistique Canada. Ce cadre couvre les six indicateurs de rendement, c'est-à-dire la pertinence du programme, l'exactitude de l'information, l'actualité de l'information, l'accessibilité de l'information, la possibilité d'interprétation des données et la cohérence de l'information. Il est difficile de présenter les ressources associées à chacun de ces indicateurs, d'une part, parce que ces indicateurs sont horizontaux et touchent tous les secteurs de l'organisme, et d'autre part, parce que le fonctionnement de l'organisation s'appuie sur une matrice multidimensionnelle.

Engagements à l'égard des résultats stratégiques et réalisations sur le plan du rendement

Objectifs stratégiques	Critères de rendement	Réalisations
<p><b>Informar les citoyens, les gouvernements et les industries du Canada sur les divers aspects de l'économie et de la société canadiennes en évolution, ayant comme but des statistiques, des produits et des services objectifs et impartiaux, ainsi que des analyses fondées sur la perspicacité qui sont :</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• pertinentes à l'élaboration de politiques et à la prise de décisions; adaptées aux préoccupations</li></ul>	<p><b>1. Produire de l'information nécessaire pour soutenir l'élaboration de politiques éclairées, la prise de décisions stratégiques et les discussions.</b></p> <p><b>2. Produire l'information nécessaire pour répondre aux préoccupations et aux défis émergents.</b></p> <p><b>3. Veiller à ce que</b></p> <p><b>Qualité de l'information</b></p>	<p><b>Pertinence du programme</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Soutien dans la prise de décisions stratégiques</li></ul> <p><b>Pertinence du programme</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Production de nouvelles données statistiques pour répondre aux préoccupations et aux défis émergents.</li><li>• Perfectionnement des programmes à la suite de consultations externes et d'examen du programme</li></ul> <p><b>Exactitude de l'information</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Couverture d'enquête*</li><li>• Erreur d'échantillonnage*</li></ul>
		Page 21 40 46 52-57

## Mesurer le rendement des organismes statistiques nationaux

Une approche équilibrée et ouverte de la mesure de son propre rendement ne peut servir qu'à renforcer la réputation d'objectivité et d'impartialité d'un organisme statistique national. Statistique Canada a suivi ce principe lorsqu'il a établi et utilisé son système d'évaluation du rendement afin de surveiller ses activités internes et d'en rendre compte à l'extérieur de l'organisme.

Lors de la Conférence des statisticiens européens tenue en juin 1999, dans une communication sollicitée pour une séance sur les indicateurs de rendement des systèmes statistiques nationaux, Robert Chote, rédacteur en chef de la section économie au *Financial Times*, a établi que, à partir du Canada continue de se classer au premier rang devant 46 autres organismes statistiques.



Les paragraphes qui suivent constituent une synthèse de haut niveau sur la façon dont Statistique Canada assure le suivi de son rendement par rapport au cadre d'assurance de la qualité. C'est sur la base de ces mêmes indicateurs que l'organisme fait état de ses progrès dans le Rapport ministériel sur le rendement produit chaque année.

Cadre d'assurance de la qualité	
Critères de rendement	Définition
Pertinence de l'information	La pertinence de l'information statistique se mesure par le degré d'adéquation entre cette information et les besoins des clients. L'information disponible doit permettre de clarifier les enjeux qui importent le plus aux utilisateurs des données.
Exactitude de l'information	L'exactitude de l'information statistique correspond au degré de concordance entre cette information et la description fidèle du phénomène qu'elle doit mesurer. Le degré d'exactitude est généralement exprimé en fonction de l'erreur dans les estimations statistiques et se répartit traditionnellement en deux composantes : le biais (erreur systématique) et la variance (erreur aléatoire). On décrit également le degré d'exactitude selon les principales sources d'erreurs susceptibles de produire des données inexactes (p. ex. la couverture, l'échantillonnage, la non-réponse et la réponse erronée).
Actualité de l'information	Le concept de l'actualité de l'information statistique représente le temps qui s'écoule entre la fin de la période de référence des données et le moment où cette information est publiée. Le respect des dates de diffusion préétablies pour les séries courantes constitue le principal critère dont dispose l'organisme pour mesurer le rendement en ce qui a trait à l'actualité de l'information. Les dates de diffusion pour l'année à venir sont affichées sur le site Web de Statistique Canada à l'adresse : <a href="http://www.statcan.ca">www.statcan.ca</a> .
Accessibilité de l'information	L'accessibilité de l'information statistique désigne la facilité avec laquelle on peut obtenir cette information. Il peut s'agir aussi bien de la facilité d'accès que de la convivialité du format ou du support qui sert à obtenir l'information.
Interprétation des données	La possibilité d'interprétation des données statistiques dépend de la disponibilité des renseignements supplémentaires et des méthodes nécessaires pour en permettre une interprétation et une utilisation correctes. Ces renseignements comprennent habituellement les concepts sous-jacents, les variables et les classifications utilisées, les méthodes de collecte et de traitement des données, ainsi que les indications de l'exactitude des données statistiques.
Cohérence de l'information	La cohérence de l'information statistique renvoie au degré de compatibilité entre cette information et d'autres données statistiques à l'intérieur d'un vaste cadre analytique et au fil du temps. L'utilisation de concepts, de classifications et de populations cibles normalisées favorise la cohérence, tout comme l'utilisation de méthodes communes à l'ensemble des enquêtes.

Évaluation du rendement statistique

La raison d'être de l'organisme réside dans la production d'information statistique. L'efficacité de Statistique Canada dépend de son objectivité et de sa crédibilité, de la pertinence de son information, de l'exactitude, de l'actualité et de l'accessibilité de ses produits, du respect de normes professionnelles élevées ainsi que du contrôle du fardeau des répondants. Le rendement d'un organisme statistique national est multidimensionnel. Diverses clientèles s'intéressent à différentes dimensions de ce rendement. Statistique Canada reconnaît qu'il a la responsabilité professionnelle de faire état de certaines dimensions de son rendement qui ne sont pas visibles de l'extérieur.

Quatre dimensions principales du rendement peuvent être associées à un groupe d'intervenants particuliers que ce rendement intéresse :

- Les utilisateurs des produits d'information de Statistique Canada s'intéressent à la **qualité**, qui tient essentiellement au fait que l'information doit être adaptée à l'utilisation qu'ils en font;
- Les bailleurs de fonds des activités, soit le gouvernement et les citoyens du Canada, ont un intérêt à l'égard du **rendement financier** de l'organisme, y compris l'efficacité, la bonne gestion et l'usage approprié de l'argent des contribuables;
- Les répondants aux enquêtes ont un intérêt à l'égard du **fardeau de réponse** qui leur est imposé, de leur interaction avec l'organisme et du soin que prend ce dernier pour protéger l'information qu'ils lui ont confiée;
- Les employés de l'organisme portent un intérêt à la **gestion des ressources humaines**.

Statistique Canada définit la qualité de l'information comme l'« adaptation de l'information à son utilisation ». Six aspects de la qualité de l'information se rapportent à l'utilisation de l'information : la pertinence, l'exactitude, l'actualité, l'accessibilité, la possibilité

d'interprétation et la cohérence. Certains de ces aspects peuvent être quantifiés en utilisant des indicateurs numériques; certains sont mieux décrits qualitativement, tandis que d'autres ne peuvent être évalués que du point de vue des processus suivis par l'organisme. (Voir la section V, annexe A, Mesures et indicateurs d'évaluation du rendement : cadre d'assurance de la qualité de Statistique Canada.)

Qualité de l'information

Les dimensions de la qualité se recoupent et se rejoignent. Il n'existe pas de modèle efficace pour rassembler toutes les caractéristiques de la qualité en un seul indicateur. On doit gérer convenablement chaque dimension pour que l'information soit adaptée à son utilisation. Une lacune dans une dimension peut rendre l'information inutile.

La qualité de l'information statistique produite par Statistique Canada fait l'objet d'un suivi constant au moyen du cadre d'assurance de la qualité. Toutefois, la gestion de cette activité demeure un défi quotidien et une priorité de planification pour l'organisme.

## Évaluations et examens externes

### Examen de la gestion et des dépenses par le Conseil du Trésor

Dans son budget de 2003, le gouvernement annonçait que le Secrétaire du Conseil du Trésor (SCT) aurait désormais pour mandat de procéder à des examens cycliques de la gestion et des dépenses de tous les ministères, organismes et programmes. Ces examens sont à la fois horizontaux, puisqu'ils portent sur certains enjeux interministériels, et verticaux, car ils se concentrent sur des ministères ou organismes particuliers. Ils ont pour objectif de veiller à ce que les programmes gouvernementaux continuent de produire, de façon appropriée et efficace, des résultats destinés aux Canadiens.

Statistique Canada est l'un des quatre ministères et organismes retenus aux fins de l'examen vertical. Cet examen a été amorcé en juin 2003 et s'est terminé en novembre de la même année; ses résultats sont positifs. Statistique Canada se classe très bien en ce qui a trait à ses pratiques générales de gestion, notamment la planification stratégique et opérationnelle, les ressources humaines et les finances.

Le tableau qui suit fait ressortir quelques usages des principaux programmes statistiques et indicateurs de Statistique Canada.

Principaux programmes et indicateurs		Usages et utilisateurs des indicateurs choisis
Mesurer l'ensemble des activités économiques	●	●
	●	●
Programme de l'Indice des prix	●	●
	●	●
Enquête sur la population active (EPA)	●	●
	●	●
Sciences, innovation et environnement	●	●
	●	●
Faire la lumière sur les discussions des politiques sociales	●	●
	●	●
Recensements (population et agriculture)	●	●
	●	●
et démographie	●	●
	●	●
Programme statistique résiduel	●	●
	●	●



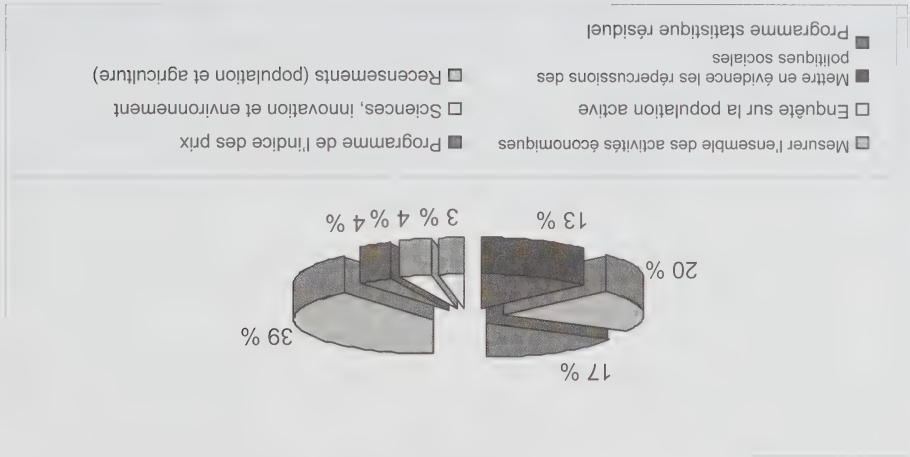
L'organisme continue de gérer sa capacité de répondre à une demande en croissance rapide de ses produits d'information et de ses analyses. L'augmentation de la demande de ses produits et analyses statistiques naît d'un certain nombre de facteurs, le plus important d'entre eux étant la formulation de politiques et l'évaluation de programmes qui deviennent de plus en plus tributaires de décisions fondées sur des données probantes. L'atteinte d'un juste équilibre entre ces demandes et les capacités de l'infrastructure de l'organisme exige une gestion très servée de ses opérations et de ses ressources. Le défi consistera à s'assurer que ces capacités d'infrastructure permettent un rendement optimal pour répondre à ces nouveaux besoins en information. On ne peut atteindre ces objectifs sans avoir de bonnes connaissances en gestion, en particulier dans le contexte économique actuel.

Autant que possible, l'organisme prendra des mesures pour développer et protéger les capacités professionnelles et opérationnelles qui forment l'appareil statistique national — son infrastructure du savoir —, lesquelles forment la base de la pertinence statistique, de la souplesse organisationnelle et de la vigueur professionnelle, actuelles et futures, de l'organisme.

## **Apergu des dépenses de l'organisme**

Statistique Canada met en œuvre quelque 360 programmes statistiques et diffuse plus de 1 000 produits chaque année. Le graphique ci-dessous fournit une répartition de ses dépenses selon les principaux programmes statistiques et indicateurs. Bien qu'elles ne soient pas représentées dans ce graphique, près du quart des dépenses brutes de l'organisme ont été financées par la collecte de recettes disponibles *(pour plus de détails, voir la section III, Rendement financier)*.

## **Dépenses de l'organisme selon les principaux programmes statistiques et indicateurs**



Dans cet environnement dynamique, le défi principal de l'organisme pour l'horizon de planification à l'étude est toujours de maintenir la pertinence de la contribution que fait Statistique Canada en répondant à des besoins en information comme ceux-là, tout en protégeant l'intégrité de son programme de base.

La collecte de données suppose un partenariat avec tous les Canadiens, qui y contribuent et en bénéficient. Statistique Canada obtient les données au moyen d'enquêtes et de l'accès à des dossiers administratifs; les employés de l'organisme dépouillent et analysent ces renseignements, puis les mettent à la disposition des Canadiens sous forme de produits d'information de grande valeur sur différents supports.

Statistique Canada a structuré ses programmes et systèmes statistiques pour produire de l'information sur les aspects importants de l'économie et la composition sociodémographique du Canada, ainsi que sur ses institutions publiques et leurs programmes.

Ce type d'information constitue toujours le programme de base de l'organisme et demeure pertinent. Par contre, l'organisme doit veiller à s'adapter aux besoins en information changeants, et souvent complexes, sur des enjeux qui évoluent sans cesse.

Parmi les nouveaux domaines où il faut accroître l'information et l'analyse pour aider les décideurs des secteurs public et privé à comprendre les enjeux auxquels ils sont confrontés et à y faire face, on peut mentionner :

- la santé des Canadiens et des systèmes de soutien;
- les facteurs qui exercent une influence sur l'amélioration des conditions de vie des Autochtones;
- les changements climatiques et leurs effets sur l'environnement;
- les facteurs susceptibles d'aider les familles à se sortir de la pauvreté;
- le développement de l'innovation et de l'apprentissage au Canada;
- les facteurs socioéconomiques qui affectent la compétitivité des villes et la santé des collectivités;
- les facteurs démographiques, surtout le vieillissement de la population et son impact sur la société canadienne.

- la pertinence des programmes visant à répondre aux besoins actuels et nouveaux des utilisateurs;
- l'exactitude de l'information grâce à l'application de méthodes statistiques reconnues;
- l'actualité de l'information qu'il diffuse;
- l'accessibilité de l'information (c.-à-d. la facilité d'accéder aux produits et aux services);
- la possibilité d'interpréter les données à l'aide de descriptions, de notes techniques et de métadonnées;
- la cohérence de l'information grâce à l'application de normes de classification internationales;
- le contrôle du fardeau de réponse qu'il impose aux Canadiens;
- la viabilité de l'infrastructure de la prestation de services.

Le pays et la société. Afin d'améliorer constamment les expériences des visiteurs sur son site Web, Statistique Canada analyse attentivement les tendances de ces derniers et évalue régulièrement la satisfaction des clients.

## Une organisation statistique nationale

### Mandat

En tant qu'organisme statistique central du Canada, Statistique Canada est constitué en vertu d'une loi pour servir tous les ordres de gouvernement et le public en général.

Statistique Canada est responsable des statistiques nationales du Canada. Il produit des statistiques qui aident les Canadiens à mieux comprendre leur pays en fournissant des données sur la population, les ressources, l'économie, la société et la culture.

L'organisme doit, en vertu de la Loi sur la statistique, recueillir, dépouiller, analyser, résumer et publier des données statistiques sur les conditions économiques, sociales et générales du pays et de ses citoyens. Il doit également coordonner et diriger le système statistique du pays.

### Principaux partenariats

Les partenariats et les ententes de partage des coûts avec d'autres ministères et organismes ainsi qu'avec d'autres secteurs de compétence et organismes externes représentent des éléments intrinsèques de la prestation des programmes. Statistique Canada continuera d'encourager ces genres d'accords de collaboration, car ces derniers ont démontré qu'ils pouvaient non seulement combler les besoins des partenaires, mais également ceux du Système statistique national, du milieu de la recherche au Canada et du public canadien.

## Le rôle de Statistique Canada est en pleine évolution

Une transformation fondamentale se produit à Statistique Canada ainsi que dans tous les bureaux statistiques ailleurs dans le monde. L'organisme a été créé après la Première Guerre mondiale, au moment où un petit groupe d'experts avaient besoin de données spécialisées pour gérer l'économie. À cette époque, l'idée de fournir des données pour le grand public aurait été inconcevable. C'est durant la période d'après-guerre qu'on a commencé à mesurer les activités du grand public pour que les gouvernements puissent recueillir de l'information sur le chômage, les prix et d'autres données économiques. Toutefois, c'est surtout depuis la dernière décennie qu'on utilise les statistiques pour améliorer le rendement de divers programmes sociaux du pays, y compris ceux des domaines de la santé et de l'éducation, plutôt que de seulement déclarer des chiffres qui s'y rapportent.

## Défis et risques

Aux prises avec un défi par rapport à la crédibilité et à la confiance, plusieurs gouvernements ont réagi en essayant d'améliorer la transparence de leurs programmes et de leurs processus de politiques. Pour faire preuve de transparence, il faut expliquer le raisonnement qui a servi à prendre des décisions politiques, ainsi que définir et surveiller les résultats auxquels on s'attend. Même s'il n'est pas du ressort d'un organisme statistique de dicter la voie à suivre dans tel ou tel domaine, il n'en reste pas moins que les données de Statistique Canada et l'analyse objective qu'il en fait sont de plus en plus essentielles pour prendre des décisions éclairées.

Le principal défi de Statistique Canada consiste à maintenir sa capacité de produire des renseignements statistiques de grande qualité. Son efficacité à cet égard passe par :

## Les valeurs et les engagements publics

Bien qu'une part croissante des renseignements de Statistique Canada proviennent de données administratives existantes, la plupart sont encore recueillis au moyen d'enquêtes auprès des entreprises et des ménages.

Les répondants aux enquêtes constituent l'atout le plus précieux pour l'organisme, qui s'engage à respecter trois principes fondamentaux à leur égard.

Premièrement, de protéger les renseignements personnels qu'ils lui confient; deuxièmement, de trouver des moyens innovateurs de réduire le temps passé à remplir les questionnaires d'enquêtes; et troisièmement, d'utiliser les données existantes afin de réduire au minimum le nombre d'enquêtes.

La confiance du public et la crédibilité sont les bases de tout organisme statistique. Statistique Canada en est très conscient. Pour mener à bien ses activités, il s'inspire de valeurs fondamentales comme la confidentialité, l'exactitude, l'objectivité et l'actualité.

## Communiquer l'information aux clients

La transmission de données statistiques est la dernière étape — et la plus importante — du processus statistique jusqu'à l'utilisateur final.

L'information est strictement protégée jusqu'à ce qu'elle soit diffusée officiellement dans *Le Quotidien*, une publication de l'organisme accessible dans Internet. L'information est répandue dans tout le pays par l'intermédiaire des médias et des lignes téléphoniques sans frais des bureaux régionaux de l'organisme. Grâce à l'Assistance-utilisateurs, on répond également à des centaines de milliers de demandes de totalisations personnalisées qui ne se trouvent pas dans les données publiées de l'organisme.

Internet permet de publier instantanément des rapports statistiques sous forme électronique. En fait, le site Web de Statistique Canada est devenu le principal mécanisme de diffusion et véhicule des produits de l'organisme, ayant reçu près de 14 millions de visiteurs en 2003-2004.

**CANSIM**, la base de données socioéconomiques de l'organisme, est accessible à partir de son site Web et par le truchement de services informatiques en ligne offerts par le secteur privé. Les utilisateurs qui désirent un accès à des données plus détaillées peuvent aussi les obtenir sur des disquettes et des CD-ROM.

Au moyen d'un programme de soutien à l'éducation, qui date de longtemps, l'organisme inculque des concepts statistiques aux élèves du primaire, du secondaire et de l'enseignement postsecondaire.

En outre, les données de Statistique Canada constituent maintenant un enrichissement grandissant aux programmes d'études des écoles canadiennes. Elles sont également disponibles pour l'enseignement et la recherche dans les universités.

## Les produits et services

On peut accéder à l'information de Statistique Canada en consultant le site Web à l'adresse [http://www.statcan.ca:8082/francais/abouit/webeval\\_f.htm](http://www.statcan.ca:8082/francais/abouit/webeval_f.htm), au moyen des publications ou des CD-ROM, ou encore, en personne. En outre, un certain nombre de distributeurs mettent à la disposition du public les données de Statistique Canada comme telles en combinaison avec d'autres produits. Les produits et services de l'organisme fournissent une information à jour sur



## SECTION II : APERÇU DE L'ORGANISME

### A. Statistique Canada : qui nous sommes

Statistique Canada a été reconnu mondialement pour la qualité de ses statistiques au début des années 1990 et il continue de recevoir des éloges dans le nouveau millénaire. S'appuyant sur cette force, l'organisme s'efforce de satisfaire aux besoins en information — qui sont en perpétuel changement au Canada — et de relever le défi de rendre compte des nouvelles tendances sociales et économiques canadiennes. Sa mission est d'informer les citoyens, les entreprises et les administrations publiques du Canada sur l'évolution de leur société et de leur économie ainsi que de promouvoir un système statistique national de grande qualité.

#### Les statistiques sont essentielles à la société

Chaque jour, vous entendez, voyez ou lisez des bulletins qui proviennent des données de Statistique Canada sur l'état de l'économie canadienne et de son tissu social. Comme l'organisme surveille les changements considérables qui se produisent au pays, les statistiques sur les indicateurs clés économiques tels que l'emploi ou l'indice des prix à la consommation, ainsi que les données sur la santé, la littérature et la criminalité font la une des journaux. Que ce soit pour suivre les conditions économiques au Canada, pour planifier et évaluer des politiques, des programmes et des investissements des administrations publiques et du secteur privé, ou pour appuyer des débats politiques ou défendre des droits. Tous les ordres de gouvernement, industries et organismes à but non lucratif ont besoin de statistiques.

L'information de Statistique Canada influe sur tout : des politiques gouvernementales à l'emplacement des écoles et des magasins de quartier, aux tendances en matière d'investissement du secteur financier.

#### *Les statistiques sur les conditions socioéconomiques au Canada nous aident à prendre des décisions éclairées en tant que personnes et citoyens.*

#### Les avantages pour les Canadiens

Les statistiques sur les conditions socioéconomiques au pays permettent aux Canadiens de demeurer informés, favorisant la prise de décisions notamment sur l'endroit où habiter, les carrières à poursuivre et les investissements à effectuer. En outre, les statistiques appuient aussi notre mode de vie démocratique en aidant les Canadiens à prendre des décisions éclairées en matière de politiques publiques.

En restant en contact avec ses clients et ses intervenants, Statistique Canada veille à ce que ses programmes demeurent pertinents à la lumière des nouveaux besoins en information.

L'organisme travaille en partenariat avec tous les secteurs du gouvernement, du commerce et de la société afin de déterminer quels sont les besoins en information d'aujourd'hui et de demain, et d'y répondre.

Tous les programmes de l'organisme naissent d'un besoin de données telles les exigences en matière de garde d'enfants, les répercussions socioéconomiques d'une population vieillissante ou la compétitivité des industries canadiennes.

Les données produites par Statistique Canada portent sur une vaste gamme de sujets, couvrant les aspects importants de la vie et de l'économie canadiennes.

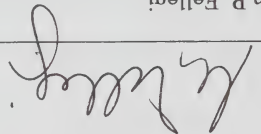
Statistique Canada s'est également imposé comme un leader mondial de l'innovation dans le domaine des méthodes et des concepts statistiques.

## ÉNONCÉ DE LA DÉCLARATION DE LA DIRECTION

Je soumetts, en vue de son dépôt au Parlement, le *Rapport sur le rendement 2003-2004* de

Statistique Canada

Ce rapport a été rédigé selon les principes de déclaration et d'autres exigences énoncés dans les *Lignes directrices pour la préparation des rapports ministériels sur le rendement*, et représenté, à ma connaissance, un tableau exhaustif, équilibré et transparent du rendement de l'organisation pour l'exercice 2003-2004.



Ivan P. Fellegi

Statisticien en chef

Date : 2004-09-14


Les nombreux programmes qu'offre le portefeuille de l'Industrie donnent à nos régions et à nos collectivités la possibilité de faire croître leurs entreprises et de mieux soutenir ainsi la concurrence mondiale. En fournissant plus de services et de renseignements essentiels par Internet, le gouvernement du Canada devient présent jusque dans les régions les plus reculées du pays.

Statistique Canada est l'organisme statistique central du Canada. À ce titre, il est chargé de recueillir, de dépoller, d'analyser et de publier des renseignements statistiques sur les conditions économiques, sociales et générales du pays et de ses citoyens. Cet organisme joue un rôle de premier plan dans l'éclaircissement des discussions de politique publique. La plupart des problèmes que les Canadiens doivent affronter donnent lieu à des études s'inspirant des données et des analyses de Statistique Canada, comme le démontre d'ailleurs la couverture médiatique dont l'organisme fait l'objet. Les données de Statistique Canada ont aidé à quantifier les questions entourant ces priorités et, conjuguées aux analyses objectives, ont permis aux entreprises et au gouvernement de prendre des décisions éclairées afin de promouvoir le bien-être des Canadiens.

En 2003-2004, Statistique Canada a continué de faire des progrès sur plusieurs fronts. Les points d'intérêt durant cette période ont été le Recensement de la population et le Recensement de l'agriculture; ceux-ci ont révélé d'importantes conclusions sur notre pays et son évolution. Comme toujours, on a reconnu qu'il y avait de nouveaux besoins en matière de renseignements pour la formulation des politiques dans les domaines de l'économie fondée sur le savoir, de la croissance économique, de la cohésion sociale, du développement des ressources humaines et des possibilités et défis mondiaux.

Grâce à ces initiatives et à d'autres encore, Statistique Canada joue un rôle déterminant dans la création des débouchés économiques nécessaires pour soutenir la concurrence dans un monde en mutation rapide. Les progrès accomplis profitent aux Canadiennes et aux Canadiens sur les plans économique et social, dans toutes les régions du pays.

Je vous invite à lire le rapport ministériel sur le rendement de Statistique Canada pour en savoir plus sur ce que fait Statistique Canada pour favoriser l'essor d'une économie du XXI<sup>e</sup> siècle productive, novatrice et compétitive dans notre pays.



Le ministre de l'Industrie,  
David L. Emerson

SECTION I : MESSAGE DU MINISTRE POUR LE PORTEFEUILLE

Message du Ministre pour le portefeuille

Le gouvernement du Canada a un rôle vital à jouer pour doter le pays d'une économie du XXI<sup>e</sup> siècle dynamique et novatrice. En créant un contexte propice à la recherche, au développement et à la commercialisation et en favorisant un climat qui encourage l'esprit d'entreprise, le portefeuille de l'Industrie aide à établir l'avenir du Canada sur des bases solides. Ce sont des bases sur lesquelles il peut faire fond pour relever les défis que pose le marché mondial, bases qui sont essentielles pour engendrer les richesses dont les Canadiennes et les Canadiens ont besoin pour améliorer leur niveau et leur qualité de vie.

Le portefeuille de l'Industrie, qui comprend 15 ministères et organismes, contribue énormément à l'amélioration de la performance du Canada en matière d'innovation. En continuant de financer la recherche fondamentale au moyen des conseils subventionnaires et en collaborant avec les petites et moyennes entreprises par des initiatives telles que le Programme d'aide à la recherche industrielle et Entrepreneurship Canada, le Portefeuille peut encore accélérer la mise en oeuvre du programme d'innovation et améliorer la capacité nationale de commercialisation.

Grâce aux progrès accomplis par le Portefeuille dans le programme de recherche et de commercialisation, le Canada pourra beaucoup mieux soutenir la concurrence mondiale à l'avenir. Les investissements consentis dans les universités et les collèges donnent de bons résultats. Il nous faut, pour transformer cette capacité de recherche accrue et ces résultats en emplois pour les Canadiens, collaborer avec nos intervenants de manière à encourager l'innovation et à renforcer la capacité nationale de commercialisation.

Afin de faire fructifier tout cela, le Canada doit se doter d'un contexte commercial de tout premier ordre, avec un solide encaadrement des marchés qui encourage l'activité des entreprises tout en éliminant les obstacles à leur croissance. Dans l'économie mondialisée d'aujourd'hui, le Canada doit veiller à ce que sa réglementation compte parmi les plus efficaces du monde. C'est pourquoi le gouvernement accorde une importance primordiale à la réforme de la réglementation.

Le portefeuille de l'Industrie

- Agence de promotion économique du Canada atlantique [1]
- Agence spatiale canadienne
- Banque de développement du Canada [2]
- Commission canadienne du tourisme [2]
- Commission du droit d'auteur Canada
- Conseil canadien des normes [2]
- Conseil de recherches en sciences humaines du Canada
- Conseil de recherches en sciences naturelles et en génie du Canada
- Conseil national de recherches Canada
- Développement économique Canada pour les régions du Québec [1]
- Diversification de l'économie de l'Ouest Canada [1]
- Industrie Canada
- Société d'expansion du Cap-Breton [1] [2]
- Statistique Canada
- Tribunal de la concurrence

[1] Aux fins du Budget principal de dépenses, il ne s'agit pas d'un membre du Portefeuille.

[2] N'a pas à produire de rapport sur le rendement.





## EXECUTIVE SUMMARY

This report provides an overview of the priorities and achievements of Statistics Canada in the year 2003–2004. The assessment of Statistics Canada's performance is presented both quantitatively and qualitatively in a manner that respects the Agency's Quality Assurance Framework.

In August 2003, the Agency experienced an unusual series of disruptive events. From the initial failure of the electrical grid in Ontario, to the week of strict energy conservation, to the outbreak of a computer virus that threatened our network stability, it was a challenging time. Despite the closure of our Ontario offices for six full working days, we continued to meet our key commitments and maintain our reputation for quality and service through the coordinated efforts of our staff across the country.

Thanks to the dedication of many people working to high standards and often under very trying conditions, we were able to maintain building security and safety, protect our networks, continue our critical data collection activities and publish our leading economic indicators in *The Daily* every single weekday throughout that period.

Section IV	97
Une structure fondée sur les résultats .....	97
A. Responsabilité et gestion matérielle .....	97

Section V	99
Annexes .....	99
A. Production de rapports de programme intégrés .....	99
B. Tableau de concordance entre les progrès et les engagements de l'organisme .....	101
C. Mandat législatif .....	107
D. Calendrier de diffusion des données des principales enquêtes .....	108
Index .....	109

Liste des tableaux	55
Tableau 1 : Coefficients de variation pour les enquêtes essentielles au mandat de Statistique Canada .....	55
Tableau 2 : Taux de réponse pour les enquêtes essentielles au mandat de Statistique Canada .....	56
Tableau 3 : Révisions des enquêtes essentielles au mandat de Statistique Canada en 2002 et 2003 .....	58
Tableau 4 : Temps écoulé entre la période de référence et les dates de diffusion des enquêtes essentielles au mandat de Statistique Canada .....	62
Tableau 5 : Utilisation de systèmes de classification type pour certaines enquêtes .....	81
Tableau 6 : Sommaire des crédits approuvés .....	93
Tableau 7 : Comparaison des dépenses totales prévues et des dépenses réelles .....	94
Tableau 8 : Comparaison historique des dépenses totales prévues et des dépenses réelles .....	94
Tableau 9 : Recettes disponibles .....	95
Tableau 10 : Recettes non disponibles .....	95
Tableau 11 : Paiements de transfert .....	95
Tableau 12 : Tarification externe .....	96
Tableau 13 : Ressources de 2003-2004 par secteur de programme et secteur d'activité .....	98
Tableau 14 : Principaux produits de Statistique Canada et leur périodicité .....	108

Liste des graphiques	12
Dépenses de l'organisme selon les principaux programmes statistiques et indicateurs .....	12
Mentions dans les médias et demandes de renseignements provenant des médias .....	65
Visites et consultations de pages de 1997 à 2004 .....	65
Recensement de 2001 — Aperçu de 2000 à 2004 .....	66
Nombre de contacts des clients avec les bureaux régionaux .....	68
Recettes de SC — Produits et services standards .....	71
Ventes par Internet 1998 à 2004 .....	71
Indice du fardeau de réponse en heures .....	82
Indice du fardeau de réponse en nombre d'heures par entreprise canadienne .....	83
Taux de roulement des employés recrutés pour une durée indéterminée .....	88
Nombre total de jours de formation aux employés .....	89

# TABLE DES MATIÈRES

Sommaire	4
<b>Section I</b>	
Message du Ministre pour le portefeuille	5
Énoncé de la déclaration de la direction	7
<b>Section II</b>	
Aperçu de l'organisme	8
A. Statistique Canada : qui nous sommes	8
B. Résultats et attentes	15
C. Cadre des résultats et des réalisations	18
D. Réalisations du programme statistique	20
Établissement des priorités	20
Pertinence du programme	21
Soutien dans la prise de décisions stratégiques	21
Production des données nécessaires pour répondre aux questions émergentes	40
et relever les nouveaux défis	40
Modifications apportées aux programmes statistiques en fonction des conseils de sources extérieures et de l'examen des programmes	46
Exactitude de l'information	52
Couverture d'enquête	53
Erreur d'échantillonnage	55
Taux de réponse	56
Profils de révision des données statistiques	57
Actualité de l'information	61
Temps écoulé entre la période de référence et la date de diffusion	62
Accessibilité à l'information	64
Accès par l'intermédiaire des médias	64
Accès par Internet	65
Contacts des clients avec les bureaux régionaux	67
Produits et services	68
Partenariats	72
Satisfaction des clients	77
Possibilité d'interprétation des données	79
Disponibilité des descripteurs de qualité et des notes techniques	79
Cohérence de l'information	80
Utilisation de systèmes de classification type	81
Infrastructure nationale de la connaissance statistique	82
Calcul du fardeau de réponse	82
Utilisation de données administratives à la place d'enquêtes et autres moyens de déclaration et de collecte des données	83
Sondage d'opinion auprès des employés	86
Taux de roulement des employés	87
Investissements dans la formation et le perfectionnement des employés	89
<b>Section III</b>	
Rendement financier	93
A. Tableaux financiers récapitulatifs	93



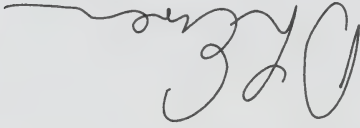


# Statistique Canada

## Rapport ministériel

### sur le rendement

Pour la  
période se terminant  
le 31 mars 2004



Le ministre de l'Industrie,

David L. Emerson



## Avant-propos

Au printemps 2000, la présidente du Conseil du Trésor a déposé au Parlement le document intitulé *Des résultats pour les Canadiens et les Canadiennes : Un cadre de gestion pour le gouvernement du Canada*. Ce document expose clairement les mesures qu'entend prendre le gouvernement pour améliorer et moderniser les pratiques de gestion des ministères et organismes fédéraux.

L'approche utilisée par le gouvernement pour offrir ses programmes et services aux Canadiens et aux Canadiennes se fonde sur quatre engagements clés en matière de gestion. Tout d'abord, les ministères et les organismes doivent reconnaître que leur raison d'être est de servir la population canadienne et que tous leurs programmes, services et activités doivent donc être « axés sur les citoyens ». Deuxièmement, le gouvernement du Canada s'engage à gérer ses activités conformément aux valeurs les plus élevées de la fonction publique. Troisièmement, dépenser de façon judicieuse, c'est dépenser avec sagesse dans les secteurs qui importent le plus aux Canadiens et aux Canadiennes. En dernier lieu, le gouvernement du Canada entend mettre l'accent sur les résultats, c'est-à-dire sur les impacts et les effets des programmes.

Les rapports ministériels sur le rendement jouent un rôle de premier plan dans le cycle de planification, de suivi, d'évaluation ainsi que de communication des résultats, par l'entremise des ministres, au Parlement et aux citoyens. Les ministères et les organismes sont invités à rédiger leurs rapports en appliquant les principes pour l'établissement des rapports publics sur le rendement efficaces (voir le *Guide pour la préparation des rapports ministériels sur le rendement 2004* : [http://www.ibs-sct.gc.ca/tma/dpr/03-04/guidance/table-of-contents\\_f.asp](http://www.ibs-sct.gc.ca/tma/dpr/03-04/guidance/table-of-contents_f.asp)). Selon ces derniers, un rapport ne peut être efficace que s'il présente un tableau du rendement qui soit non seulement cohérent et équilibré mais bref et pertinent. Un tel rapport doit insister sur les résultats - soit les avantages dévolus aux Canadiens et aux Canadiennes et à la société canadienne - et il doit refléter ce que l'organisation a pu contribuer à ces résultats. Il doit mettre le rendement du ministère en contexte ainsi que décrire les risques et les défis auxquels le ministère a été exposé en répondant aux attentes sur le rendement. Le rapport doit aussi souligner les réalisations obtenues en partenariat avec d'autres organisations gouvernementales et non-gouvernementales. Et comme il est nécessaire de dépenser judicieusement, il doit exposer les liens qui existent entre les ressources et les résultats. Enfin, un tel rapport ne peut être crédible que si le rendement décrit est corrobore par la méthodologie utilisée et par des données pertinentes.

Par l'intermédiaire des rapports sur le rendement, les ministères et organismes visent à répondre au besoin croissant d'information des parlementaires, des Canadiens et des Canadiennes. Par leurs observations et leurs suggestions, les parlementaires et les autres lecteurs peuvent contribuer grandement à améliorer la qualité de ces rapports. Nous invitons donc tous les lecteurs à évaluer le rapport sur le rendement d'une institution gouvernementale en se fondant sur les principes établis et à lui fournir des commentaires en vue du prochain cycle de planification et de rendement.

Le présent rapport peut être consulté sur le Site web du Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada à l'adresse suivante : <http://www.ibs-sct.gc.ca/tma/dpr/dprf.asp>

Les observations ou les questions peuvent être adressées à :

Direction de la gestion axée sur les résultats  
Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada  
L'Esplanade Laurier  
Ottawa (Ontario) K1A 0R5  
OU à : [tma-mtr@ibs-sct.gc.ca](mailto:tma-mtr@ibs-sct.gc.ca)



## Les documents budgétaires

Chaque année, le gouvernement établit son Budget des dépenses, qui présente l'information à l'appui des autorisations de dépenser mandatées au Parlement pour l'affectation des fonds publics. Ces demandes d'autorisations sont présentées officiellement au moyen d'un projet de loi de crédits déposé au Parlement.

Le Budget des dépenses du gouvernement du Canada est divisé en plusieurs parties. Commencé par un aperçu des dépenses totales du gouvernement dans la Partie I, les documents deviennent de plus en plus détaillés. Dans la Partie II, les dépenses sont décrites selon les ministères, les organismes et les programmes. Cette partie renferme aussi le libellé proposé des conditions qui s'appliquent aux pouvoirs de dépenser qu'on demande au Parlement d'accorder.

Le *Rapport sur les plans et les priorités* fournit des détails supplémentaires sur chacun des ministères ainsi que sur leurs programmes qui sont principalement axés sur une planification plus stratégique et les renseignements sur les résultats escomptés.

Le *Rapport sur le rendement* met l'accent sur la responsabilisation basée sur les résultats en indiquant les réalisations en fonction des prévisions de rendement et les engagements à l'endroit des résultats qui sont exposés dans le *Rapport sur les plans et les priorités*.

Le Budget des dépenses, de même que le budget du ministre des Finances, sont le reflet de la planification budgétaire annuelle de l'État et de ses priorités en matière d'affectation des ressources. Ces documents, auxquels viennent s'ajouter par la suite les Comptes publics et les rapports ministériels sur le rendement, aident le Parlement à assurer que le gouvernement est dûment comptable de l'affectation et de la gestion des fonds publics.

©Ministre des Travaux publics et Services gouvernementaux Canada — 2004

Ce document est disponible en médias substitués sur demande.

Ce document est disponible sur le site Web du SCT à l'adresse suivante : [www.tbs-sct.gc.ca](http://www.tbs-sct.gc.ca).

En vente au Canada chez votre libraire local ou par la poste auprès des  
Éditions du gouvernement du Canada – TPSGC  
Ottawa, Canada K1A 0S9

No de catalogue BT31-4/12-2004  
ISBN 0-660-62683-7



Statistique Canada

Rapport sur le rendement

Pour la période se terminant  
le 31 mars 2004



# Status of Women Canada

## Performance Report

For the period ending  
March 31, 2004



## The Estimates Documents

Each year, the government prepares Estimates in support of its request to Parliament for authority to spend public monies. This request is formalized through the tabling of appropriation bills in Parliament.

The Estimates of the Government of Canada are structured in several parts. Beginning with an overview of total government spending in Part I, the documents become increasingly more specific. Part II outlines spending according to departments, agencies and programs and contains the proposed wording of the conditions governing spending which Parliament will be asked to approve.

The *Report on Plans and Priorities* provides additional detail on each department and its programs primarily in terms of more strategically oriented planning and results information with a focus on outcomes.

The *Departmental Performance Report* provides a focus on results-based accountability by reporting on accomplishments achieved against the performance expectations and results commitments as set out in the spring *Report on Plans and Priorities*.

The Estimates, along with the Minister of Finance's Budget, reflect the government's annual budget planning and resource allocation priorities. In combination with the subsequent reporting of financial results in the Public Accounts and of accomplishments achieved in Departmental Performance Reports, this material helps Parliament hold the government to account for the allocation and management of funds.

©Minister of Public Works and Government Services Canada — 2004

This document is available in multiple formats upon request.

This document is available on the TBS Web site at the following address: [www.tbs-sct.gc.ca](http://www.tbs-sct.gc.ca).

Available in Canada through your local bookseller or by mail from  
Canadian Government Publishing — PWGSC  
Ottawa, Canada K1A 0S9

Catalogue No. BT31-4/13-2004  
ISBN 0-660-62684-5



## Foreword

In the spring of 2000, the President of the Treasury Board tabled in Parliament the document “Results for Canadians: A Management Framework for the Government of Canada”. This document sets a clear agenda for improving and modernising management practices in federal departments and agencies.

Four key management commitments form the basis for this vision of how the Government will deliver their services and benefits to Canadians. In this vision, departments and agencies recognise that they exist to serve Canadians and that a “citizen focus” shapes all activities, programs and services. This vision commits the Government of Canada to manage its business by the highest public service values. Responsible spending means spending wisely on the things that matter to Canadians. And finally, this vision sets a clear focus on results – the impact and effects of programs.

Departmental performance reports play a key role in the cycle of planning, monitoring, evaluating, and reporting results to Parliament and citizens on behalf of ministers. Departments and agencies are encouraged to prepare their reports following principles for effective performance reporting (provided in the *Guide to Preparing the 2004 Departmental Performance Report*: [http://www.tbs-sct.gc.ca/rma/dpr/03-04/guidance/table-of-contents\\_e.asp](http://www.tbs-sct.gc.ca/rma/dpr/03-04/guidance/table-of-contents_e.asp)). Based on these principles, an effective report provides a coherent and balanced picture of performance that is brief and to the point. It focuses on outcomes - benefits to Canadians and Canadian society - and describes the contribution the organisation has made toward those outcomes. It sets the department’s performance in context, associates performance with earlier commitments, explains any changes, and discusses risks and challenges faced by the organisation in delivering on these commitments. Achievements realised in partnership with other governmental and non-governmental organisations are also discussed. Supporting the need for responsible spending, it links resources to results. Finally, the report is credible because it substantiates the performance information with appropriate methodologies and relevant data.

In performance reports, departments and agencies strive to respond to the ongoing and evolving information needs of parliamentarians and Canadians. The input of parliamentarians and other readers can do much to improve these reports over time. The reader is encouraged to assess the performance reports of organisations according to the established principles, and provide comments to departments and agencies to help them improve in their next planning and reporting cycle.

---

This report is accessible from the Treasury Board of Canada Secretariat Internet site:  
<http://www.tbs-sct.gc.ca/rma/dpr/dpre.asp>

**Comments or questions can be directed to:**

Results-based Management Directorate  
Treasury Board of Canada Secretariat  
L’Esplanade Laurier  
Ottawa, Ontario K1A 0R5  
**OR at:** [rma-mrr@tbs-sct.gc.ca](mailto:rma-mrr@tbs-sct.gc.ca)





# Status of Women Canada

## Performance Report

For the period ending  
March 31, 2004

---

The Honourable Liza Frulla, P.C., M.P.  
Minister of Canadian Heritage and  
Minister responsible for Status of Women





# Table of Contents

---

<b>Section I: Introduction .....</b>	<b>1</b>
1.0 Message from the Minister of Canadian Heritage and Minister responsible for Status of Women .....	1
1.1 Management Representation Statement.....	2
<b>Section II: Agency Performance.....</b>	<b>3</b>
2.1 Mandate, Vision, Mission and Roles .....	3
2.2 Reporting Context.....	3
2.3 Performance Results Expectations and Corporate Logic Map .....	5
2.4 Summary of Agency Performance.....	6
2.5 Agency Accomplishments .....	9
2.5.1 Strengthened and More Equitable Public Policy .....	10
2.5.1.1 Advancing the Agenda for Gender Equality.....	10
2.5.1.2 Advancing the Use of Gender-based Analysis .....	11
2.5.1.3 Promoting Gender Equality Globally .....	13
2.5.1.4 Improved Access to Benefits for Non-standard Workers ....	14
2.5.1.5 Increased Support to Children and Families.....	15
2.5.1.6 Expanding Opportunities in the Global, Knowledge-based Economy .....	16
2.5.1.7 Promoting the Full Participation of Aboriginal Women.....	17
2.5.1.8 Strengthening Women's Human Rights .....	19
2.5.1.9 Addressing Violence Against Women.....	20
2.5.2 A Broader Range of Informed and Effective Stakeholders .....	22
2.5.2.1 Accelerating Knowledge Building.....	22
2.5.2.2 Fostering Partnerships with Key Stakeholders for Targeted Institutional Change .....	24
2.6 Agency Effectiveness.....	26
<b>Section III: Financial Performance .....</b>	<b>28</b>
3.1 Financial Performance Overview .....	28
3.2 Financial Summary Tables .....	28
Financial Requirements by Authority .....	29
Agency Planned versus Actual Spending .....	29
<b>Section IV: Other Information.....</b>	<b>31</b>
<b>Appendix I: Reader Feedback Form .....</b>	<b>32</b>

This performance report, the corresponding plan as well as the other public reports, may be consulted at any time on the Status of Women Canada Web site at

<http://www.swc-cfc.gc.ca> under *Publications*.





Ottawa, Canada K1A 0M5

## Section I: Introduction

---

### 1.0 Message from the Minister of Canadian Heritage and Minister responsible for Status of Women

We are living in an era of significant change in which we will be defined by how we face challenges and make the most of opportunities. It is by rising to meet these challenges that we instil a renewed sense of pride in what it means to be Canadian. We must continue to recognize and seize opportunities that celebrate our linguistic duality, our cultural diversity, and our inclusiveness.



As a member of the Canadian Heritage Portfolio, Status of Women Canada collaborates with many partners across Canada to strengthen the connection between Canadians and to inspire deeper understanding between our diverse communities.

Status of Women Canada is responsible for the development and implementation of the Agenda for Gender Equality, which is the government of Canada's strategy to ensure that gender equality becomes a reality in the 21<sup>st</sup> century and beyond. Through its work on the Agenda, this Agency has remained focused on its key priorities of improving women's economic autonomy; eliminating violence against women; and promoting women's human rights.

This Performance Report highlights the Status of Women Canada's achievements, established through partnerships and collaboration. It emphasizes the pride that the Government of Canada and its employees take in ensuring our artistic expression, languages and cultural heritage are available to the world and right here at home.

Liza Frulla

## 1.1 Management Representation Statement

### Management Representation Statement

I submit, for tabling in Parliament, the 2003-04 Agency Performance Report (DPR) for  
Status of Women Canada.

This report has been prepared based on the reporting principles and other requirements in the *2003-04 Agency Performance Report Preparation Guide* and represents, to the best of my knowledge, a comprehensive, balanced, and transparent picture of the organization's performance for fiscal year 2003-04.

Name:



Title: Co-ordinator

Date:



## Section II: Agency Performance

---

### 2.1 Mandate, Vision, Mission and Roles

The mandate of Status of Women Canada is to “coordinate policy with respect to the status of women and administer related programs.” This was set out in Order-in-Council 1976-779 and the Appropriation Action 1976-77.

*Vision of Status of Women Canada:*

*To play a key role in fulfilling the Government of Canada’s commitment to building a society that is inclusive and respectful of all Canadians, by promoting gender equality, and the inclusion and participation of the full diversity of women and girls in Canada.*

*Mission and Business Line:*

*To promote gender equality and the full participation of all women in the economic, social, cultural and political life of the country.*

*Roles the Agency has identified to advance gender equality in Canada:*

- *knowledge broker between the Canadian public and federal policy-makers;*
- *portal of information on gender equality issues; and*
- *centre of expertise.*

### 2.2 Reporting Context

This Performance Report highlights Status of Women Canada’s progress in implementing its four-year Strategic Plan during the fiscal year 2003-04. As in recent years, the Agency continues to focus on three priority areas: women’s economic autonomy; eliminating violence against women; and promoting women’s human rights.

Over the past year, Status of Women Canada has increased efforts to be more open and accountable, bringing results to Canadians. This is in keeping with the Government of Canada’s focus on modern management, across federal departments and agencies, emphasizing the sound management of resources and effective decision-making. By establishing clearer links between results achieved through short-term initiatives that affect specific sectors, and those achieved through long-term change that benefits Canadian society, as a whole, the Agency will continue its efforts to advance gender equality.

In this and future Performance Reports, therefore, the Agency will focus on accountability, with a greater emphasis on best practices and lessons learned in implementing outcomes-based management. These efforts will help to establish Status of

Women Canada as a learning organization that reflects the constant influx of new knowledge and change, both of which characterize today's context and enable the Agency to measure progress.

During fiscal year 2003-04, the Agency addressed a range of commitments that link to the Government of Canada objectives and priorities outlined in the 2004 Speech from the Throne and the 2004 Federal Budget. Our commitments are: strengthened and more equitable policy; improved access to benefits for non-standard workers; increased support to children and families; expanding opportunities in the global, knowledge-based economy; promoting the full participation of Aboriginal women; addressing violence against women; and promoting gender equality globally. Each commitment relates to the agency's corporate plans and priorities, which contributes to the development and implementation of policies, programs and services in response to government priorities, while addressing the diverse realities of women and men in Canada, which are at the heart of Status of Women Canada's mandate.

With these responsibilities and considerations in mind, Status of Women Canada takes a multi-faceted approach to its lead role in coordinating the development of the Government of Canada's Agenda for Gender Equality (AGE). AGE is a five-year government-wide strategy that covers a broad range of activities that impact across government and sectors. Under AGE, the Agency accelerated its partnership efforts to mainstream gender across the federal government. This involved working horizontally with other departments and agencies to help build their capacity to integrate the unique realities of women and men into their policies, programs and services. The Agency works to enhance voluntary sector capacity, engage Canadians in the policy process, and meet international commitments and treaty obligations, including the *United Nations Platform for Action* (Beijing 1995 – see <http://www.un.org/womenwatch/daw/beijing/platform/>) and the *Convention on the Elimination of All Forms of Discrimination against Women* (CEDAW – see <http://www.un.org/womenwatch/daw/cedaw/>).

In addition, the Agency supports women's and other equality-seeking organizations as they build the capacity to advance women's human rights, gain greater autonomy and engage effectively in the development of public policy. It also funds research that brings gender dimensions of policy issues into the public domain.

This report conveys Status of Women Canada's accomplishments and challenges for the reporting period. Under Section 2.6, you will find information on the Agency's contribution to horizontal initiatives, including Modern Comptrollership. In Section 2.5.1, more detail is provided on the progress made in leading AGE. Status of Women Canada welcomes your comments and questions, and invites you to complete the Reader Feedback Form.

## 2.3 Performance Results Expectations and Corporate Logic Map

<b>1. Strengthened and More Equitable Public Policy</b>	
16 <sup>1</sup> -	Increased understanding, and identification of possible gaps, by selected departments, key institutions and community groups, of the links between international and domestic commitments regarding selected issues such as women's poverty and those faced more specifically by Aboriginal women
17 -	Collaborative approach with key federal departments in support of the Agenda for Gender Equality
22 -	Visible leadership of Government of Canada at provincial/territorial, national and international levels in GBA implementation and gender mainstreaming
26 -	New and emerging groups become more aware about citizen engagement in public policy and program processes
29 -	Canadian values and interests related to gender equality and women's human rights are reflected in international fora
30 -	Women's and other equality-seeking organizations are mobilized to engage in public policy processes
<b>2. A Broader Range of Informed and Effective Stakeholders</b>	
1.12 -	Engaged departments and community groups identify critical areas regarding gender equality
1.14 -	Various federal/provincial departments, international institutions, women's groups, equality-seeking organizations, academics and researchers are better informed on emerging and urgent gender equality issues (e.g. those identified through the Women's Program or the Policy Research Fund)
2.8 -	Key stakeholders interested in advancing the issues (domestic and international) exchange more information and build their knowledge
2.10 -	Key stakeholders interested in advancing the issues (domestic and international) possess an increased capacity to integrate GBA
2.11 -	Women's and other equality-seeking organizations developed an understanding of an issue, and are mobilized to engage key institutions
2.12 -	Women's and other equality-seeking organizations understand the impact of certain policies (or absence of them), and are mobilized to engage key institutions, governments, and the public to assist in resolving selected issues
2.13 -	Gender equality issues are increasingly reflected in research agendas of both national and international policy institutions and research networks
<b>3. Agency Effectiveness</b>	
12 -	Staff are engaged in promoting roles and contribution made by Status of Women Canada to selected client groups and partners
13 -	Improved public access to timely and pertinent information on programs and services provided by Status of Women Canada
14 -	Critical mass of highly skilled and motivated staff exists in the Agency
15 -	Employees benefit from the resolution of concerns expressed in the 2002 Public Employee survey
17 -	Clients are aware of service standards in specific areas
20 -	Sound Management (Modern Management)

<sup>1</sup> Numbers refer to key impacts and outputs identified in the 2001-04 strategic plan

## 2.4 Summary of Agency Performance

The following overview describes the short- and medium-term opportunities for Status of Women Canada to fulfill the overarching commitments made in its 2001-04 strategic plan, and to guide the Government of Canada in demonstrating progress on gender equality.

Impact Sought	Evidenced By
<b>1. Strengthened and More Equitable Public Policy</b>	
16 - Increased understanding, and identification of possible gaps, by selected departments, key institutions and community groups, of the links between international and domestic commitments regarding selected issues such as women's poverty and those faced more specifically by Aboriginal women.	FPT Aboriginal Women's Project CEDAW Follow-up; PRF Calls for proposals; Federal Women in International Business Development; Federation of Canadian Municipalities; Vibrant Communities Gender and Poverty Project
17 - Collaborative approach with key federal departments in support of the Agenda for Gender Equality	Survey regarding Agenda for Gender Equality; Atlantic Parental Benefits Project
18 - Key departments have reviewed gaps and have confirmed the key issues they will work on with Status of Women Canada	Child Care; Live-In Caregiver Program; Trafficking in Persons; Bill C-31 Unstated and unrecognized paternity
19 - Women's and equality-seeking organizations affected by the issue understand the issue, and are mobilized to engage the public	Vancouver Agreement; GBA Project with Atlantic Parental Benefits Project
8 - Collaboration between the Government of Canada and a partner either at the local, regional, national, provincial/territorial or international level on the implementation of GBA and gender mainstreaming in select initiatives	Government of South Africa; Vibrant Communities Gender and Poverty Project
20 - Demonstrable change in policy and program formulation in select federal departments	GBA in 2004-05 – Although most departments are still at a capacity building stage and therefore it is too early to detect demonstrable change, CIC, after two years of using Status of Women Canada GBA training material, is compiling the analysis required for potential changes to some policies and programs
22 - Visible leadership of Government of Canada at provincial/territorial, national and international levels in GBA implementation and gender mainstreaming	GBA in South Africa; Women and Trade at WTO; Gender Focal Point Network at APEC; Gender-Coordinator at OECD (gender mainstreaming); CIM executive domestic expertise on economic issues sought by EZE; Co-chair on FPT Working Group on Aboriginal Women



24 -	NGOs demonstrate an enhanced capacity to influence policy and program development	Prostitution Action and Awareness Foundation of Edmonton; Atlantic Parental Benefits
25 -	Women's and equality-seeking organizations are becoming more engaged in the public policy and program processes	Aboriginal Women (Nishnawbe Aski Nation); Atlantic Parental Benefits
28 -	Selected federal departments develop gender-related processes to engage women's and equality-seeking organizations in policy-making and program processes on issues relating to gender equality	Atlantic Province Rural Teams; Trafficking
29 -	Canadian values and interests related to gender equality and women's human rights are reflected in international fora	Commonwealth plan of action on gender equality; CIM work on violence against women issues; UN permanent forum on Indigenous Issues
<b>2. A Broader Range of Informed and Effective Stakeholders</b>		
1.8 -	Selected federal departments possess enhanced knowledge (and use lessons learned) and skill to conduct GBA	GBA train the trainers program
1.9 -	Selected federal departments possess an increased capacity to conduct GBA	Results from a new evaluation tool designed by Status of Women Canada to measure the results on people's work of the application of the GBA knowledge gained through the training
1.10 -	Some federal stakeholders possess an increased common understanding of gender implications in areas such as international trade	PRF Research reports; Trafficking in persons; Federal and International Business Development
1.12 -	Engaged departments and community groups identify critical areas regarding gender equality	Trafficking in persons; Social capital (collaboration with PRI)
1.4 -	Other departments, by a common use of tools and knowledge, and more comprehensive gender-based analysis, offer better policy design	GBA tools and training
1.13 -	Women's and other equality-seeking organizations develop enhanced knowledge of selected issues and strategies to promote this knowledge to multiple audiences	Vancouver Agreement
1.14 -	Stakeholders in various federal/provincial departments, international institutions, women's groups, equality-seeking organizations, academics and researchers are better informed on emerging and urgent gender equality issues (e.g. those identified through the Women's Program or the Policy Research Fund)	Nishnawbe Aski Nation; Research reports funded and published by PRF
1.5 -	Action by women's and other equality-seeking organizations to advance gender equality issues makes a difference	Funding Program in 2004-05
1.15 -	Selected federal Departments possess an increased awareness of gender equality issues	GBA survey; PRF research reports distribution and feedback from OGD's
1.16 -	Possible partners which could assist us with knowledge dissemination or production, approach Status of Women Canada to work together	Train the trainers; PRF work with INAC and PRI on developing themes for 2003 calls for proposals
1.7 -	Increased understanding of gender equality issues in horizontal strategy/policy development processes in federal Departments	GBA in 2004-05
2.8 -	Key stakeholders interested in advancing the issues	Bay St. George Status of Women Council;

	(domestic and international) exchange more information and build their knowledge	GBA pilot projects; Federation of Canadian Municipalities
2.9 -	Some key stakeholders possess an increased common understanding of GBA	GBA survey
2.11 -	Women's and other equality-seeking organizations developed an understanding of an issue, and are mobilized to engage key institutions	Manitoba Child Care Coalition
2.1 -	Selected institutions demonstrate engendered policy and program mechanisms, processes and initiatives	Canadian Rural Partnership
2.3 -	Women's and other equality-seeking organizations participate in institutional decision-making	Pauktuutit alliances; Bay St. George Status of Women Council
2.12 -	Women's and other equality seeking organizations understand the impact of certain policies (or absence of them), and are mobilized to engage key institutions, governments, and the public to assist in resolving selected issues	Manitoba Child Care Coalition; International Center to Combat Exploitation of Children
2.5 -	Selected institutions understand and are engaged in addressing gender-related issues	Federation of Canadian Municipalities; Canadian Rural Partnerships
2.13 -	Gender equality issues are increasingly reflected in research agendas of both national and international policy institutions and research networks	Law Commission of Canada and the Canadian Policy Research Network; Metropolis National and International Project; PRI; Pauktuutit alliances; Sommet des femmes lors du Congrès mondial acadien

## 2.5 Agency Accomplishments

In fulfilling its mission to advance gender equality, Status of Women Canada partners with other federal departments and agencies across the Government of Canada. It also works with other levels of government, institutions, organizations and communities within Canada, as well as internationally.

This section highlights Status of Women Canada's progress in achieving its strategic outcomes during this reporting period, in keeping with commitments made in the 2003-04 Report on Plans and Priorities. In carrying out this work, Status of Women Canada aims to achieve three long-term strategic outcomes:

1. Strengthened and more equitable public policy through policies, research, programs and services that take into account gender, the diversity of women's perspectives and the reality of their lives.
2. A broader range of informed and effective stakeholders working actively for gender equality, including organizations and institutions in the public, private and non-profit sectors.
3. Improved agency effectiveness to enhance services to Canadians.

The 2001-04 strategic plan provides a framework that focuses on better internal management and improved external reporting.

To achieve the first outcome, strengthened and more equitable policy, Status of Women Canada has carried out the following to fulfill responsibilities under the Agenda for Gender Equality:

- accelerated activities in the area of implementing gender-based analysis;
- provided funding to women's and other equality-seeking organizations, enhancing the Agency's ability to collaborate with a broader cross-section of groups working to address new and emerging challenges to advancing gender equality;
- engaged Canadians in the public policy process to ensure women's experience and perspectives are included in discussions on the public policy agenda, as well as in planning for the future;
- continued to meet Canada's international commitments to sustain the nation's status as a global leader in advancing gender equality and women's human rights; and
- contributed to work in other federal government departments and agencies on advancing selected policy areas, such as child care.

Status of Women Canada also continued to work with its partners within government to improve women's access to benefits, to address the serious issue of trafficking in women and to address issues of importance to Aboriginal women.

With regards to the second outcome, a broader range of stakeholders, Status of Women Canada accelerated knowledge-building, a strategy that involved various activities, such as conducting and sharing research, analyzing current and emerging issues, and sharing information and data among stakeholders, nationally and internationally. Status of Women Canada also fostered partnerships in the following areas:

- leading Canada's participation in work of the United Nations Commission on the Status of Women;
- serving on the Executive Committee of the InterAmerican Commission of Women (CIM) within the Organization of American States;
- participating in the Ad Hoc Group on Gender Integration of the Asia-Pacific Economic Cooperation (APEC);
- playing a lead role in advancing gender equality in the work of other multilateral organizations, such as the Commonwealth;
- enhancing knowledge by providing funding to research and facilitating the sharing of information to influence the development of policy associated with globalization and increased international trade; and
- working at the Federal-Provincial/Territorial levels, with Aboriginal Women and through the Family Violence project.

In addition, Status of Women Canada is working to achieve the third strategic outcome, improve agency effectiveness, through such activities as:

- providing employees with greater access to information, and involving them in planning and evaluation processes;
- developing a corporate evaluation framework;
- continuing to address recommendations raised in the internal Task Force report in response to the Public Service Employee Survey;
- continuing to implement information management and technology infrastructures in the context of the Government-on-Line initiative;
- continuing to develop intranet capability; and
- implementing service standards in selected areas.

## **2.5.1 Strengthened and More Equitable Public Policy**

**Strategic Outcome: Strengthened and more equitable public policy through policies, research, programs and services that take into account gender, the diversity of women's perspectives and the reality of their lives.**

**Strategy: Lead and manage a federal Agenda for Gender Equality.**

### **2.5.1.1 Advancing the Agenda for Gender Equality**

In this fiscal year, to achieve the strategic outcome of influencing, developing and establishing strengthened and more equitable public policy within Canada, Status of Women Canada continued to work with other federal departments and agencies, other



levels of government and with community groups to advance the Agenda for Gender Equality, to achieve the following results:

- increase understanding of the link between gender equality and the socio-economic policy environment;
- link international activities, such as activities implemented under CEDAW to domestic priorities;
- increase the participation of Canadian women and men – particularly those who are most closely affected by policy decisions – in the policy development process in a meaningful way; and
- work to ensure that government measures more specifically address issues of inclusion, diversity and anti-discrimination, and therefore focus on the most vulnerable populations.

To assess and monitor progress of the Agenda for Gender Equality, Status of Women Canada conducted a survey among 24 departments on their accomplishments in advancing gender equality over the past four years. The survey revealed that Government of Canada measures are having a positive impact on the lives of Canadian women and their families. In addition, it also highlighted the need for:

- improved horizontal coordination and accountability of government responses, to create consistency and comprehensiveness, and to track change;
- improved collection and use of data on the extent and nature of outstanding inequalities; and
- key indicators and benchmarks to be used as a baseline to better understand trends, identify policy gaps and set goals.

In the 2004 Speech from the Throne, the Government of Canada clearly reiterated its commitment to gender equality, thus providing a firm step to greater and more sustainable accountability. Status of Women Canada has begun to explore models of accountability mechanisms to ensure a more coherent strategy for the Government of Canada, by undertaking a series of dialogues and leading an interdepartmental initiative to create a diagnostic tool that will assist in identifying future Government of Canada priorities that will affect women.

On March 29, 2004 in Halifax, Nova Scotia, the Agency held the first dialogue, which resulted in a number of suggestions being brought forward. Above all, it became clear that education is the key – that is, educating Canadians concerning the reality that in spite of making up 51 per cent of Canada's population, women have not yet achieved substantive equality.

### **2.5.1.2 Advancing the Use of Gender-based Analysis**

During the 2003-04 reporting period, Status of Women Canada worked with a number of government departments to improve the understanding of GBA and develop strategies for partnerships in GBA, both within government and with key sectors outside government,

domestically and internationally. Status of Women Canada staff gave a number of presentations on GBA to various community groups to help them understand the role GBA can play in promoting gender equality. Agency staff also implemented and facilitated information exchanges on GBA and gender mainstreaming at local, regional, provincial/territorial, national and international levels.

Status of Women Canada's international experience reveals the most effective means of integrating GBA into policies and programs is through pilot projects demonstrating the effectiveness of GBA in achieving gender-equality outcomes. Pilot project partnerships can focus on:

- the knowledge and skill transfer of GBA as an end result; and/or
- a particular policy issue or program, identified collaboratively with the partner, which has as its goal gender-equality outcomes.

In 2003-04, Status of Women Canada exceeded its target of three knowledge and skills transfer pilot projects and conducted a total of five capacity-building pilot projects with federal departments (two sections of Canadian Heritage; DND; Federal Committee on Women in Science and Technology representing 14 departments) and the Saskatchewan government.

In all, over 100 government analysts received GBA training via these capacity-building pilot projects, providing the following feedback:

- 88 per cent indicated that as a result of the course, they would be able to explain the basic concepts and tools for integrating GBA into their departments' work;
- 82 per cent would recommend the session to their colleagues; and
- 92.6 per cent said they would be able to apply GBA to their area of work.
- in September 2003, Status of Women Canada held the first Train the Trainer program. Interest in, and requests for, the training increased and in fact, exceeded expectations. Five trainers delivered the GBA training, all receiving positive evaluations from participants.
- international delegations of gender experts from the governments of other countries, non-governmental organizations (NGOs) and academics have continued to seek Status of Women Canada's expertise to create their own gender-based analysis strategies, tools and training programs. For example, the Office of the Status of Women for the country of South Africa is using Status of Women Canada materials and expertise to develop their own GBA strategies, tools and training programs, some of which are in progress or recently completed. South Africa has also implemented the knowledge gained from the training and will be applying GBA to its organizational capacity-building and gender-performance measures.

### 2.5.1.3 Promoting Gender Equality Globally

As part of its commitment to promote gender equality both at home and abroad, the Agency contributed to Canada's preparations for the 2003 World Summit on the Information Society (WSIS). Status of Women Canada worked with other federal departments to mainstream a gender perspective into the WSIS process and outcome documents. Through this work, Status of Women Canada helped to create greater awareness of the gender dimensions of the digital divide, and the measures needed to ensure full and equal access to, and knowledge of, information and communication technologies. As a result, the outcome documents from this first phase included specific reference to gender equality and the empowerment of women.

Status of Women Canada also participated in other international activities to advance gender equality globally, activities such as:

- attending three Executive Committee meetings of the Inter American Commission of Women (CIM).
- collaborating with the CIM Permanent Secretariat, the former Department of Foreign Affairs and International Trade (DFAIT) and the Canadian International Development Agency (CIDA – see <http://www.acdi-cida.gc.ca/index-e.htm>) to ensure gender and trade were the focus of the Second Meeting of Ministers or other Highest-Ranking Authorities Responsible for the Advancement of Women in the Member States of the Organization of American States (OAS), held in April 2004. Status of Women Canada provided input on the development of the ministerial agenda and assisted the CIM in drafting the Ministerial Declaration and accompanying resolutions. The Agency also succeeded in ensuring the Ministerial meeting focused on substantive gender and trade issues.
- increasing awareness within the OAS (see <http://www.oas.org/>) of the need to incorporate a gender perspective into all OAS programs and policies. Several achievements resulted: collaboration between the CIM and the OAS Trade Unit, including trade and gender discussion materials for the Ministerial meeting; and the inclusion of a gender perspective in the October 2003 Hemispheric Security Conference and the *Declaration of Nuevo Leon* (see <http://www.usembassy-mexico.gov/bbf/summit/declaration.pdf>), which Heads of State adopted at the January 2004 Special Summit of the Americas. Other highlights of Status of Women Canada's work within the Organization of American States during 2003-04 included the translation into Spanish and Portuguese of *Assessing Violence Against Women: A Statistical Profile* (see [http://www.swc-cfc.gc.ca/pubs/0662331664/index\\_e.html](http://www.swc-cfc.gc.ca/pubs/0662331664/index_e.html)). Status of Women Canada presented the document to the 34 countries of the Americas in response to their keen interest in developing and/or strengthening data-collection systems on violence.
- providing advice and support for the World Trade Organization (WTO)-hosted workshop on the theme *Women and Trade at the WTO*. The workshop was the

first-ever introduction of the topic of women and trade at the WTO. A number of recommendations from the session have been implemented, including a targeted increase in the number of women appointed to WTO boards.

The success of this session was the catalyst for the *Gender Equality, Trade and Development* panel discussion, which Status of Women Canada organized in partnership with DFAIT and CIDA.

- working with other countries in the Commonwealth Women's Affairs Ministers forum to ensure the Plan of Action for the Commonwealth (2005-15) includes issues related to gender and budgets, along with other priority concerns, such as poverty and human rights (see <http://www.thecommonwealth.org>).
- representing Canada at a symposium of the United Nations Economic Commission for Europe (see <http://www.unece.org/>), where countries shared their experience and good practices in improving the situation of women in the economy. This symposium included a session on gender budgets, which Status of Women Canada was asked to chair. The papers presented indicated several countries have examined the Canadian experience and some have built on that work, which further demonstrates Canada's contribution to a growing body of international knowledge and practice.
- building on Canada's domestic policy work on Aboriginal women, by assisting with the preparations for Canada's participation in the UN Permanent Forum on Indigenous Issues, which focused this year on indigenous women. Status of Women Canada contributed to Canadian delegation statements, which included reference to Aboriginal women's concerns, and are now part of the Forum's international report and record statement at the United Nations Permanent Forum on Indigenous Issues (see <http://www.un.org/hr/indigenousforum/>).

#### **2.5.1.4 Improved Access to Benefits for Non-standard Workers**

In addressing issues of non-standard work, Status of Women Canada has increasingly focused on precarious employment and the vulnerability of these workers, most of whom lack the protection and access to benefits that even other non-standard workers may have. In the immediate term, and in partnership with other governments, federal departments and stakeholders, Status of Women Canada undertook initiatives to increase the awareness and understanding of various policy and program options to improve access to benefits for non-standard workers. For example:

- contributing to the research and development of a report on the size and demographic characteristics of the self-employed segment of the non-standard workforce as well as analysis of the gaps and coverage in benefits for this sector for the forum of Federal/Provincial-Territorial (FPT) Ministers Responsible for the Status of Women (see [http://www.labour-info-travail.org/E\\_CAL\\_DESC.cfm](http://www.labour-info-travail.org/E_CAL_DESC.cfm)). The result was an internal document the



Ministers shared among their respective colleagues responsible for labour market, social security and human resource development policies and programs.

- supporting participatory research in the Atlantic region, where there is a large proportion of non-standard workers to assess the impact of the recent expansion of parental benefits and how it is affecting women and their children in that region. The research examined who has access and identified the gaps in women's access, targeting these gaps as areas for future policy or program options to support families.
- participating in the review of the Live-in Caregiver Program, along with Citizenship and Immigration Canada and Human Resources and Skills Development Canada resulting in assurance that potential policy or program changes will be based on the following criteria:
  - a greater understanding of the gender dynamics of the program;
  - the long-term need to balance the interests of families with children who employ the caregivers, while protecting these caregivers from potential abuse and exploitation; and
  - consideration to remove the live-in requirement.

To increase awareness and understanding of the impact of existing policies and programs, and to recommend new ones to improve access to benefits for non-standard workers, Status of Women Canada published three policy research reports in the year 2003-04 examining these issues:

- *Women in Non-Standard Jobs – The Public Policy Challenge* by Monica Townson;
- *Living Beyond the Edge: The Impact of Trends in Non-Standard Work on Single/Lone-Parent Mothers* by Marylee Stephenson and Ruth Emery; and
- *Self-Employment for Women: Policy Options That Promote Equality and Economic Opportunities* by Jennifer Rooney, Donna Lero, Karen Korabik and Denise L. Whitehead.

The Agency also undertook several initiatives to improve the awareness and understanding of: the impact of existing policies and programs, and to recommend new ones to improve access to benefits for non-standard workers (See Status of Women Canada's website for Policy Research Fund report on the topic); the gender dimensions of poverty, which could ultimately lead to future poverty-reduction strategies at local, provincial and federal levels.

### **2.5.1.5 Increased Support to Children and Families**

Status of Women Canada's identified that it could make the greatest impact on family policy by working on child care, supporting a major policy conference to advance future policy and programming. As a result of its investment, participation and expertise, Status of Women Canada was invited to join the steering committee for that policy conference.

Furthermore, the Agency ensured that in all aspects of the conference, participants, workshops and communications products reflect the gender dimensions of child care and early learning.

In addition, Status of Women Canada contributed to potential policy improvements to assist low-income seniors, many of whom are women alone who spent years outside the labour force raising children, by making written and in-person presentations to the Prime Minister's Caucus Task Force on Seniors. The Task Force issued its report in February 2004 (see [http://www.liberal.parl.gc.ca/seniors/documents/seniors\\_report\\_en.pdf](http://www.liberal.parl.gc.ca/seniors/documents/seniors_report_en.pdf)). As well as providing gender-based statistics and analysis of the situation of senior women, Status of Women Canada highlighted potential policy options that could address some of the gender-equality gaps facing the seniors of today and tomorrow – for example, ensuring benefits available to senior couples are provided equitably to each partner, women's access to good financial-planning information for their particular needs, and ensuring they are well-supported as family care providers during the years when they are building pension credits. As a result, the Task Force report identified single senior women as a vulnerable group and suggested a complete review of senior's income programs, including Old Age Security and the Guaranteed Income Supplement.

#### **2.5.1.6 Expanding Opportunities in the Global, Knowledge-based Economy**

Through collaborative partnerships with DFAIT (now Foreign Affairs Canada) and other key departments, Status of Women Canada has taken steps to develop a better understanding of the implications of international trade policy on men and women in Canada, and on strengthening the capacity of women's organizations and other stakeholders to engage in policy dialogue on international trade policy.

In 2003-04, Status of Women Canada continued this work by providing policy and financial support to seven research projects under the theme *Trade Agreements and Women*. Final reports are expected by the end of 2004. The research examines the following issues:

- labour mobility and trade agreements;
- the health care sector, trade agreements and women's health;
- women with disabilities accessing trade;
- Aboriginal Women and trade; and
- building Canadian models of integrating gender perspectives into trade agreements.

To support Canadian women entrepreneurs in growing their businesses and to be export-ready, Status of Women Canada continued to work with its co-chair, the former DFAIT, following the establishment of the federal Women in International Business Development inter-departmental committee in March 2003. In their first year as co-chairs, the two departments sponsored research on small- and medium-sized enterprise programs and services for women business owners and trade.

Through this initiative, knowledge of the available policies and programs has increased, which will result in better assistance to women entrepreneurs seeking aid and resources from different areas of government. Recognizing that further information is required on women entrepreneurs involved in international trade, the committee plans to collect additional statistics in the coming year and to develop priorities for collaborative initiatives.

In March 2003, Status of Women Canada presented to the Prime Minister's Caucus Task Force on Women Entrepreneurs (see <http://www.liberal.parl.gc.ca/entrepreneur/about.asp?lang=en>) on some of the challenges women entrepreneurs face and provided suggestions on ways to address these challenges (e.g. improved access to finance, skills, training and benefits). These suggestions were reflected in the recommendations of the final report, released in October 2003 (see [http://www.liberal.parl.gc.ca/entrepreneur/documents/031029\\_final\\_report\\_en.pdf](http://www.liberal.parl.gc.ca/entrepreneur/documents/031029_final_report_en.pdf)).

To identify potential policy options to support women entrepreneurs, Status of Women Canada published a research report in November 2003, entitled *Self-Employment for Women: Policy Options that Promote Equality and Economic Opportunities* by Jennifer Rooney, Donna Lero, Karen Korabik and Denise L. Whitehead (see [http://www.swc-cfc.gc.ca/pubs/0662354303/index\\_e.html](http://www.swc-cfc.gc.ca/pubs/0662354303/index_e.html)). The report provides recommendations for improving the ability of self-employed women, especially lower-income earners, to have access to broader social protection.

#### **2.5.1.7 Promoting the Full Participation of Aboriginal Women**

The combined efforts of Status of Women Canada and other partners are responding to the challenges Aboriginal women have identified. These efforts form incremental steps in addressing the persistent systemic barriers facing Aboriginal women. In close partnership with Indian and Northern Affairs Canada (see <http://www.ainc-inac.gc.ca/>) and other key departments, Status of Women Canada has made a commitment to address issues of concern to Aboriginal women.

In 2003-04, Status of Women Canada focused on examining legislation and their impacts; examining Aboriginal women's role in governance and decision-making; identifying the root causes of violence; identifying issues relating to matrimonial real property on reserve; and identifying issues affecting Aboriginal women within their communities. The Agency collaborated with a number of individuals and organizations to build capacity, identify options for change, raise awareness at the federal level, enhance Aboriginal women's ability to strategize and network, and facilitate their access to information on programs and services available to them.

In particular, Status of Women Canada contributed to workshops/meetings with grassroots Aboriginal women from Quebec, New Brunswick, Nova Scotia, Prince Edward Island, British Columbia and Ontario to help a diverse group of Aboriginal

women build their capacity to work together to more effectively influence future policy development.

For example, since 1999, Status of Women Canada has been supporting Aboriginal women and self-governance initiatives in the Nishnawbe Aski Nation (NAN) of Northern Ontario (see <http://www.nan.on.ca/about/>), with both funding and technical advice. This has brought significant, concrete results in promoting more equitable public policy. In 2003-04, the first gathering of women leaders, chiefs and band councillors was broadcast live throughout northern Ontario. NAN produced a short video on the women's experience.

As a result, Aboriginal women's political participation gained widespread visibility and profile throughout the northern region of Canada, creating an environment for lasting and positive change. The outcomes include: a recommendation for equal representation of male and female elders at the all-Chiefs meetings and the Elders Congress; the involvement of women's representatives in the decision-making process of the Nishnawbe Aski Nation; and a significant increase in the participation rate of women chiefs and councillors, from 12 per cent in 1999 to 24 per cent in 2003.

Continuing its efforts to examine legislation and its impacts, Status of Women Canada funded two policy research papers, to be published in 2005-06:

- *Seeking Alternatives to Bill C-31: An investigation of matrilineal models of First Nations citizenship and community membership policies*, by Jo-Anne Fiske and Evelyn George; and
- *Bill C-31 Membership and Status: Unrecognized and Unstated Paternity*, by Michelle M. Mann.

Reinforcing the need to address the situation of Aboriginal Women in Canada, as the CEDAW Committee highlighted in its report, FPT Ministers Responsible for the Status of Women concluded their 22<sup>nd</sup> annual meeting in September 2003 (see [http://www.mcaws.gov.bc.ca/womens\\_services/fpt/](http://www.mcaws.gov.bc.ca/womens_services/fpt/)) with a commitment to address the overall situation of Aboriginal women on and off reserve. As part of their commitment, the Ministers established a working group to develop a plan of action to guide the work of their forum. Canada, represented by Status of Women Canada, and the Northwest Territories co-chair the FPT Committee on Aboriginal Women.

Status of Women Canada and the Northwest Territories were instrumental in organizing a meeting with Aboriginal women. At that meeting, senior officials presented their areas of focus, sought advice on possible action and opened a dialogue with representatives of Aboriginal women's groups. Status of Women Canada will continue its lead role with the Northwest Territories in gathering information, guiding the preparation of background documents and plan of action in preparation for the next Ministers' meeting.



### 2.5.1.8 Strengthening Women's Human Rights

During 2003-04, the Agency set aside its work concerning the *Canadian Human Rights Act* and pay equity as a result of the delayed release of the report of the Pay Equity Task Force (see <http://www.justice.gc.ca/payeqsal.html>).

In 2003, the CEDAW Committee stated the issue of trafficking and its victims needs attention. This year, Justice Canada focused attention on the issue of trafficking, affording Status of Women Canada opportunities for collaborative work.

As a member of the Federal Interdepartmental Working Group on Trafficking in Persons (see <http://canada.justice.gc.ca/en/fs/ht/iwgtip.html>), Status of Women Canada worked with other departments to ensure gender-based human rights policy concerns were addressed in areas such as protecting and assisting victims and witnesses, and to ensure women's organizations were included when developing partnerships with civil society. These efforts contributed to a more comprehensive approach in dealing with trafficking. Recognizing the gender dimensions of trafficking, the Minister of Justice announced a number of commitments to eradicate trafficking in persons on International Women's Day, March 8, 2004.

In another collaborative effort, Status of Women Canada and Justice Canada supported the Forum on Trafficking in Persons, Especially in Youth, Children and Women, on March 30, 2004, hosted by the Minister of State (Multiculturalism and Status of Women) and the Minister of Justice. Organized by the Canadian Ethnocultural Council, the Forum engaged civil society, including women's groups, parliamentarians and media, raised awareness and encouraged community-based strategies. Status of Women Canada's efforts facilitated the participation of representatives of women's organizations at the Forum.

The two departments also sponsored the Metropolis Project to organize a dialogue on March 31, 2004 between federal officials and civil society representatives, including academics and women's groups, to achieve a better understanding of the issues and concerns of community organizations. Status of Women Canada funded a separate meeting to address gender-based concerns and development of a coalition of experiential women (women with experience in the sex trade), who would participate in developing a federal strategy on human trafficking.

In partnership with Justice Canada and the Canadian Council for Refugees, Status of Women Canada funded a project entitled *Trafficking in Women and Girls*, to raise awareness among non-governmental organizations, and to encourage the development of community-based action plans. Status of Women Canada also funded the following activities:

- publication of the Fall 2003 issue of *Canadian Women Studies* on the theme "Migration, Labour and Exploitation: Trafficking in Women and Girls (see <http://www.yorku.ca/cwscf/>);

- a national coalition of experiential women who will work to ensure that women with experience in the sex trade have input to federal legislation, policy and programs affecting girls and women in the sex trade;
- a partnership between Prostitution Alternatives Counselling and Education Society (see <http://www.pace-society.ca/>) and the Women's Information Safe House Drop-in Centre Society, both of which provide services to women engaged in street prostitution in and around Vancouver's Downtown Eastside;
- an initiative of the Comité de recherche-action sur le trafic sexuel des femmes au Québec to examine policies and programs that contribute to or restrict the trafficking of women, and to mobilize women's organizations in Quebec to work together on this issue; and
- a project by the Asian Society for the Intervention of AIDS, a community organization working with the Asian population to document and address the experiences of Asian women trafficked into the sex trade in Vancouver's Lower Mainland (see <http://www.asia.bc.ca/>), which represents the local part of a larger international initiative examining the nature of the international trafficking of women.

As a result of Status of Women Canada's support, women's and other equality-seeking organizations have made a significant contribution to the improved integration of gender equality and human rights perspectives in policy and program development, and in international negotiations. For example:

- the Minister of State (Multiculturalism and Status of Women) headed a delegation to the annual meeting of the United Nations Commission on the Status of Women. Canada's negotiating team, headed by Status of Women Canada, succeeded in reaching positive agreements on the role of men and boys in achieving gender equality, a new subject of discussion in the international community (see <http://www.un.org/womenwatch/daw/csw/>).
- Status of Women Canada was instrumental in shaping plans for a 2005 high-level event marking the 10-year review and appraisal of the Beijing Platform for Action. The Agency helped ensure the event will focus on ways to share experiences among countries in achieving results that are in keeping with commitments already made in the Beijing agreements, in international human rights treaties and in national plans. The goal of this focus is to accelerate progress and build on what has been achieved, rather than to negotiate new agreements.

#### **2.5.1.9 Addressing Violence Against Women**

To meet this objective, Status of Women Canada is committed to focusing on prevention and on addressing the root causes of family violence in the following areas:

- supporting community-based initiatives related to women and the sex trade. For example, the Minister of State (Multiculturalism and Status of Women) met with

representatives of Vancouver's sex-trade workers to obtain their input on improving their safety. Status of Women Canada is taking the lead under the Vancouver Agreement (VA) to secure resources for specific, women-centred interventions on Vancouver's Downtown Eastside. In this effort, it is working in partnership with other levels of government, women who have direct experience in the sex trade, researchers and front-line community workers. In 2003-04, the VA Management Committee agreed to earmark \$1 million to support a set of strategic initiatives the Task Team proposed. These include a number of women-centred initiatives;

- making a commitment to use the Family Violence Initiative (FVI) allocation of \$1 million to support the action of Aboriginal women's organizations to address violence against Aboriginal women. In Canada, Aboriginal women are among those most vulnerable to domestic sex trafficking, therefore, Status of Women Canada's work to address trafficking of, and violence against, Aboriginal women is important. Specifically, Status of Women Canada used its 2003-04 FVI allocation of \$250,000 to fund the initiative of Aboriginal Women Against Violence Everywhere (AWAVE – see [www.nacafv.ca](http://www.nacafv.ca)) to develop a four-year anti-violence strategy for Aboriginal women in Canada;
- supporting the Alberta Council of Women's Shelters (ACWS – see <http://www.acws.ca/>) to establish a *Provincial Family Violence Prevention Commission* and a *Family Violence Prevention Strategy*. The Agency's support enabled ACWS to carry out an effective strategy for the Government of Alberta in addressing issues of violence against women in that province. As a result, the Alberta government is currently engaged in a consultative process with key stakeholders to develop an action plan for policy and program initiatives to address violence and bullying in the province;
- creating a strategic alliance and partnership with the Status of Women Office of Saskatchewan Labour (see <http://www.swo.gov.sk.ca/>) to assist in developing an "Action Plan for Saskatchewan Women" that will provide opportunities for women to influence the public policy process;
- providing assistance to the Prostitution Action and Awareness Foundation of Edmonton (PAAFE – see <http://www.paafe.org/>) to explore two main systemic barriers against women involved in the sex trade, particularly the adverse effects of section 213 of the *Criminal Code* (solicitation provision), and the lack of safe and affordable housing for women. This initiative resulted in partnerships in Alberta, Manitoba and British Columbia and strategic alliances with groups such as the PAAFE, the Alberta Association of Sexual Assault Centres, the Trafficking Working Group and Changing Together, a centre for immigrant women. This partnership of key players mobilized to urge the provincial government to recognize violence against sex trade workers within the broad definition of the overall problem of violence against women.

## **2.5.2 A Broader Range of Informed and Effective Stakeholders**

**Strategic Outcome: A broader range of informed and effective stakeholders working actively for gender equality, including organizations and institutions in the public, private and non-profit sectors.**

**Strategy: Accelerate the knowledge-building on selected issues with key audiences in the selected policy areas.**

**Commitment: “As issues grow more complex, Status of Women Canada will work in innovative and creative ways with new partners.”**

### **2.5.2.1 Accelerating Knowledge Building**

Status of Women Canada produced a range of GBA products to accelerate knowledge building within the Government of Canada, other levels of government and among various stakeholders. Included were:

- a GBA Performance Measurement template to help departments evaluate their application of GBA. Initial testing indicates the template is a valuable tool;
- an organizational capacity assessment to evaluate an organization’s capacity to integrate GBA. Initial feedback from the DND/CFC training session indicated the tool would be instrumental in charting a course for the development of that department’s internal GBA strategy;
- a GBA e-bulletin to encourage sharing of resources and experiences on GBA between the Agency and other members of the federal/provincial-territorial GBA Interdepartmental Committee, as well as other federal government colleagues interested in GBA activities and resources. The e-bulletin now reaches a variety of audiences and also serves as a replacement for the former F/P-T list-serv distribution. Feedback has been extremely positive concerning the usefulness of the e-bulletin and distribution for the e-bulletin list has expanded by almost 50 per cent since it was first introduced.

In 2003-04, Status of Women Canada invested over \$1 million to address the unique needs of official language minority women, as part of its efforts to meet the legislative obligations under the *Official Languages Act*. Due to the need for capacity building, which was identified in the 2004-06 Official Languages Plan of Action, more resources were provided to enhance organizational capacity, develop skills and create partnerships among official language minority women. As a result, official language minority women have increased their understanding of GBA and its application in public policy processes. There are also indicators that show enhanced knowledge of selected issues, particularly violence against women, and building of strategic alliances among official language minority women.



Status of Women Canada's Policy Research Fund (PRF) (see [http://www.swc-cfc.gc.ca/funding/prf\\_e.html](http://www.swc-cfc.gc.ca/funding/prf_e.html)) provides an important medium for building knowledge that is useful across all sectors of Canadian society in informing work on gender equality and women's human rights. It supports research that:

- identifies policy gaps, trends and emerging issues;
- examines the consequences of existing policies; and
- focuses on concrete recommendations for policies and practices to improve the status of women.

Hits on the PRF publications posted on the Web site have increased to almost 1.4 million – up significantly from 2002-03, when it received close to 362,000 hits. PRF reports were mentioned in the Toronto Star (*A Motherhood Issue: Discourses on Mothering Under Duress*), and on CBC radio's program "The Current" (*Canada the New Frontier for Filipino Mail-Order Brides*), indicating the timeliness and relevancy of the research.

In September 2003, Status of Women Canada issued a call for proposals on the theme *Gender Dimensions of Canada's Social Capital*, an issue that has been identified as a priority by research institutions and federal government departments (e.g. Policy Research Initiative) as well as international research organizations (e.g. OECD). Review of previous studies indicated that gender dimension of social capital represents a significant gap in this field of research. This research theme is expected to enhance government policy makers' understanding of what policies are needed to make better use of women's social capital in social, economic and political development of Canadian society.

Five research projects were selected for funding under this theme, examining such important issues as: social capital and the welfare of immigrant women; boosting women's political resources through empowering their social networks; public policy and social reproduction, and women's role in employer-supported volunteering activity. These research projects are expected to be published in 2005-06.

Along with building this significant body of policy research work, Status of Women Canada continued its outreach activities to influence policy research agendas of both governmental and non-governmental research organizations, and to ensure gender is a crosscutting element in horizontal policy research initiatives, both nationally and internationally. Other Status of Women Canada outreach activities contributing to knowledge building and the sharing of expertise on gender equality issues included active participation in cross-government policy research conferences. Notable are:

- the 2003 conference entitled *The Opportunity and Challenge of Diversity: A Role for Social Capital*, which Status of Women Canada supported. The conference included a session focusing on gender and the integration of immigrants, and the keynote address highlighted the importance of using a gender lens in all policy research; and

- the Intersections of Diversity Seminar: in April 2003, Status of Women Canada partnered with the Association for Canadian Studies, the Department of Canadian Heritage (Multiculturalism Program), the Metropolis Project (under Citizenship and Immigration Canada) and other federal departments and programs that encourage horizontal linkages between policy makers, researchers and NGOs to ensure that diversity is addressed in policy making across government departments and programs.

### **2.5.2.2 Fostering Partnerships with Key Stakeholders for Targeted Institutional Change**

Status of Women Canada plays a catalyst role in facilitating women's engagement in public policy processes at local, regional and national levels. In 2003-04, in an effort to increase the participation of women in politics at the municipal level, Status of Women Canada provided support to the Federation of Canadian Municipalities' Canadian Women in Municipal Governance Committee (see <http://www.fcm.ca/>). By undertaking capacity building initiatives, the Committee sought to promote active participation by women in municipal affairs. The current initiative developed tools to enhance awareness among women and develop skills to promote women's equal participation in municipal affairs. Similarly, tools were developed for municipalities to assist in their work to facilitate the participation of the diversity of women:

- developing relevant and practical tools that have enhanced awareness concerning treaty-making in British Columbia. With support from Status of Women Canada, a steering committee of Aboriginal women working with the B.C. Treaty Commission facilitated five dialogues or "talking circles." These events brought together over 100 Aboriginal women in remote, rural and urban communities, providing them a venue for voicing their perspectives and priorities on the treaty-making process and related governance issues;
- examining and documenting current and potential social and economic impacts of child care in Winnipeg's inner city by supporting the Child Care Coalition in Manitoba (see <http://www.childcaremanitoba.ca/>) to address the systemic inequalities, such as funding, service provision and access to childcare for women. The province has more than 200,000 children under the age of 12 years (of whom about 140,000 have employed mothers); there are roughly 24,000 licensed childcare spaces. Childcare can cost as much as \$7,000 a year per child. With support from Status of Women Canada, the Coalition examined and documented current and potential social and economic impacts of childcare in the inner city of Winnipeg;
- ensuring women's issues are integrated in the discussions and decision-making processes of the Canadian Rural Partnership (see <http://www.rural.gc.ca/>). The Partnership is the key federal policy initiative that ensures the co-ordination of programs, policies and activities to provide support to rural and remote communities across Canada. Status of Women Canada is a member of each

Atlantic Provincial Rural Team and of the Research Committee. Status of Women Canada's involvement in the Canadian Rural Partnership resulted in the following outcomes in New Brunswick:

- bringing a gender lens to the development of the vision, mandate, objectives and strategies of the intersectoral table in New Brunswick, made up of federal, provincial, community-based and ethnocultural groups;
- helping to develop a matrix with a gender lens using the NRPF as a guide in the strategic planning process for the next four years in New Brunswick; and
- including women as a strategic objective in the renewal of the economic and social base influencing policy areas that affect the sustainability of rural communities in the 2004-2008 Strategic Plan of the New Brunswick Rural Team (see [http://www.rural.gc.ca/team/nb/nb\\_e.phtml](http://www.rural.gc.ca/team/nb/nb_e.phtml)).

In partnership with other organizations, Status of Women Canada succeeded in leveraging support and implemented a number of key activities for example:

- Status of Women Canada was invited to be a partner at the Table de concertation provinciale sur l'immigration francophone au Nouveau-Brunswick. This led to an invitation to participate in developing principles for the Gender Domain with a gender and a rural lens for the Atlantic Metropolis (see [http://atlantic.metropolis.net/index\\_e.html](http://atlantic.metropolis.net/index_e.html)), in collaboration with l'Université de Moncton team, and an invitation to work on the Federal-Provincial Immigration File in New Brunswick, which Human Resources and Skills Development Canada led;
- in Newfoundland and Labrador, women comprise a large proportion of adults and families receiving social assistance, yet they remain underrepresented in Community Economic Development. This limits their involvement in economic decision-making. To continue addressing these gender-based barriers and to build on previous success, Status of Women Canada partnered with Bay St. George Status of Women Council (see <http://www3.nf.sympatico.ca/bsgswc/bsgwc.htm>) on an initiative with the Regional Economic Development Board, entitled *Taking Our Places*, to implement gender-based analysis in the work of the Board. The Council also worked with women to examine the social and economic implications of oil exploration and development in their area. These efforts produced the following concrete results that address the unique circumstances of women:
  - a commitment from the provincial Minister of Human Resources, Labour and Employment to establish a ministerial working group comprising representatives from communities, the Ministry itself and other stakeholders. The group's objective is to explore ways to implement recommendations for policy change that the Council proposed;

- a commitment from “Life-Works,” a community employment development initiative, to work with Status of Women Canada in addressing barriers facing single mothers; and
  - a pilot project for the Bay St. George Area, which will later be implemented in other parts of Newfoundland and Labrador.
- Status of Women Canada supported Northern Inuit women in creating strategic alliances with the Northern fishing industry and the Arctic Circle. This initiative resulted in a strategic alliance between Pauktuutit (see [www.pauktuutit.ca](http://www.pauktuutit.ca)), the national organization representing all Inuit women in Canada, and four communities – one in the Northwest Territories, two in Nunavut and one in Nunavik. The goal was to document the contributions of Inuit women to the northern fishing industry, the challenges they face and how key institutions acknowledge gender issues and involve Inuit women in the industry’s decision-making process. This alliance represents a significant step in these communities not only in acknowledging Inuit women’s contributions but also in engaging the women in key decision-making processes concerning the Northern fishery.

## 2.6 Agency Effectiveness

At Status of Women Canada, there is a growing recognition of the need to become an organization that reflects the management commitments of *Results for Canadians: citizen-focused, value-based, results driven and committed to responsible spending*. This requires, among others, internal capacity building, instituting the right systems and processes and promoting a corporate culture that values and encourages life-long learning, creativity, risk management and others.

As the Agency’s experience demonstrates, social-change initiatives are complex, time-consuming and require constant adjustments. The complexity of the issues, the nature and scope of initiatives and the organizational capacity of the players can also add to the complexity of the challenges. Working with marginalized groups, or new and emerging groups requiring capacity building, represents unique challenges. These challenges are not only in terms of human resources or investment required but also in achieving the expected results within the planned timeline and budget. Program delivery must, therefore, be strategic and focused to ensure results are achieved within the timeline of and resources available to the Agency.

During 2003-04, Status of Women Canada started a variety of internal initiatives related to Modern Management that will be launched in 2004-05, such as new human resources delegations; a rewards and recognition policy; a values and ethics framework and implementation plan; and brown-bag lunch sessions or other meetings where employees can obtain and share information and experiences, provide feedback and ask questions on Modern Management.

Other examples linking to the Modern Management initiative or responding to the PSC Employee Survey are:



- developed an integrated audit and evaluation action plan, drafts for an internal policy and an internal committee structure, as well as a series of training sessions leading to actual workshops to populate a corporate performance management framework. The process provided staff with the opportunity to be exposed to the corporate process, concepts and terminology before being asked to play a significant role in defining, and then implementing, a corporate decision-based management framework by April 2005;
- invested in capacity-building for the transition to a results-focused program delivery. It developed a tool for staff to use in their work with women's organizations as they transfer skills to facilitate a similar transition towards focus on results among women's organizations. A series of regional training sessions was held to further expose staff to skills they need in the new regime. Other support mechanisms made available to staff also provided opportunities for exchange of experiences and mutual learning on the new approach. As a result, there is evidence of an emerging corporate culture that encourages mutual learning, creativity and sharing of experiences;
- continued to implement the action plan to address the recommendations from the five-year evaluation of its Policy Research Fund (PRF);
- completed the implementation of its action plan from the 2001 audit of its funding program. Relevant documents on our Web site provide details;
- continued to work on improving internal and public access to timely and pertinent information on its programs and services, in accordance with the principles of Government On-Line. In January 2004, Status of Women Canada received outstanding recognition for its Web site, which was ranked second overall in terms of accessibility, out of approximately 100 government sites, by an external company;
- finally, Status of Women Canada created the GBA Resource Room to provide centralized access to over 600 resources on topics related to GBA or gender mainstreaming. The database is available on a secure extranet site. The GBA Resource Room is now integrated into the Florence Bird Memorial Library, located at Status of Women Canada headquarters in Ottawa, increasing accessibility to the public. In addition, the library catalogue can now be publicly accessed through the Canadian Heritage Web site (<http://pch-geoweb.pch.gc.ca:8000/>).

## Section III: Financial Performance

### 3.1 Financial Performance Overview

In 2003-04, Status of Women Canada's total budget available for use included a Grant budget, an Operating budget in support of the work of seven directorates and 15 regional offices, and an amount of \$5.0 million in 2003-04 for the development of AGE<sup>2</sup>. This included related activities such as accelerating the implementation of GBA, sustaining Canada's role as a global leader, engaging Canadians, increasing the participation of the voluntary sector and providing additional funding for non-governmental organizations.

The following financial summary tables provide additional information.

### 3.2 Financial Summary Tables

**Table 1: Summary of Voted Appropriations**

The following table details resources that Parliament voted and Status of Women Canada's actual use of those resources.

The initial budget (i.e. Planned Spending<sup>3</sup>) was \$23.9 million. It was revised to a total budget available for use (i.e. Total Authorities<sup>4</sup>) of \$24.2 million, representing an increase of \$0.3 million. This budget increase resulted primarily from the \$0.2 million received from Treasury Board to implement the revised internal audit and evaluation policies. The remaining amount of \$0.1 million represented funding received for the Modern Comptrollership initiative, the 2002-03 eligible operating budget carry forward and compensation for collective agreements.

In 2003-04, to demonstrate its commitment to reallocating spending and improving efficiency, the government reallocated \$1 billion from existing departmental budgets to fund higher government priorities. Status of Women Canada identified a lapse of \$0.4 million in 2003-04, contributing \$0.2 million of that lapse to this reallocation exercise. The remaining lapse of \$0.2 million represents the 2003-04 eligible operating budget carry forward into 2004-05.

<sup>2</sup> AGE, in sum, represents \$2.0 million received annually since 2000-01, an additional \$1.5 million received annually as of 2001-02, and an additional final annual increase of \$1.5 million in 2002-03. Cumulatively, the annual budget available for AGE is \$2.0 million in 2000-01, \$3.5 million in 2001-02, \$5.0 million in 2002-03 and on-going as follows:

(\$ millions)	Annual Increase	Annual Budget
2000-01	2.0	2.0
2001-02	1.5	3.5
2002-03	1.5	5.0
On-going	0	5.0

Allocation of AGE funding is set equally between votes (i.e. Operating expenditures and Grants & Contributions).

<sup>3</sup> Planned Spending reflects figures as reported in Status of Women Canada's 2003-04 Report on Plans and Priorities.

<sup>4</sup> Total Authorities include Main Estimates, Supplementary Estimates and other adjustments and transfers.

## Financial Requirements by Authority

Vote		2003-04 (in millions of dollars)		
		Planned Spending <sup>2</sup>	Total Authorities <sup>3</sup>	Actual
	<b>Status of Women Canada Office of the Co-ordinator</b>			
115	Operating expenditures	11.4	11.8	11.4
120	Grants	11.1	11.1	11.1
(S)	Contributions to employee benefit plans	1.4	1.3	1.3
	<b>Total Agency</b>	<b>23.9</b>	<b>24.2</b>	<b>23.8</b>

**Table 2: Comparison of Total Planned Spending to Actual Spending** (in millions of dollars)

The following table details resources used by Status of Women Canada's business line, in comparison to the resources voted by Parliament as outlined in Table 1.

### Agency Planned versus Actual Spending

Business Line/ Strategic Outcomes <sup>(A)</sup>	FTEs <sup>(B)</sup>	Operating	Capital	Voted Grants and Contributions	Gross Voted Expenditures	Subtotal: Statutory Grants & Contributions	Total Gross Expenditures	Less: Respendable Revenues <sup>(C)</sup>	Total Net Expenditures
<b>Promoting Gender Equality</b>									
1. Equitable Public Policy	26.90	5.3	-	3.9	9.2	-	9.2	-	9.2
	<i>26.90</i>	<i>5.3</i>	-	<i>3.9</i>	<i>9.2</i>	-	<i>9.2</i>	-	<i>9.2</i>
	<b>23.13</b>	<b>2.4</b>	-	<b>3.9</b>	<b>6.3</b>	-	<b>6.3</b>	-	<b>6.3</b>
2. Informed and Effective Stakeholders	71.10	5.5	-	7.2	12.7	-	12.7	-	12.7
	<i>71.10</i>	<i>5.5</i>	-	<i>7.2</i>	<i>12.7</i>	-	<i>12.7</i>	-	<i>12.7</i>
	<b>56.38</b>	<b>6.4</b>	-	<b>7.2</b>	<b>13.6</b>	-	<b>13.6</b>	-	<b>13.6</b>
3. Agency Effectiveness	33.00	2.0	-	-	2.0	-	2.0	-	2.0
	<i>32.00</i>	<i>2.3</i>	-	-	<i>2.3</i>	-	<i>2.3</i>	-	<i>2.3</i>
	<b>37.56</b>	<b>3.9</b>	-	-	<b>3.9</b>	-	<b>3.9</b>	-	<b>3.9</b>
Total Planned	130.00	12.8	-	11.1	23.9	-	23.9	-	23.9
Total Authorities	<i>130.00</i>	<i>13.1</i>	-	<i>11.1</i>	<i>24.2</i>	-	<i>24.2</i>	-	<i>24.2</i>
<b>Total Actuals</b>	<b>117.07</b>	<b>12.7</b>	-	<b>11.1</b>	<b>23.8</b>	-	<b>23.8</b>	-	<b>23.8</b>
Cost of services provided by other departments <sup>(D)</sup>									1.0
Total Authorities									<i>1.0</i>
<b>Total Actuals</b>									<b>1.0</b>
Net Cost of Program									24.9
Total Authorities									<i>25.2</i>
<b>Total Actuals</b>									<b>24.8</b>

**Legend:** Normal font style denotes Planned Spending; numbers in *italics* denote Total Authorities (Main and Supplementary Estimates); **bolded** numbers denote actual expenditures.

<sup>(A)</sup> Total Planned Spending, Total Authorities and Actual Expenditures are presented for each strategic outcome in consideration of Status of Women Canada's Planning, Reporting and Accountability Structure; resources may overlap to more than one strategic outcome.

<sup>(B)</sup> Refer to the Organizational Chart, as reported in Status of Women Canada's 2003-04 RP&P, for planned FTEs. Based on our records actual FTE count represents employees who worked the entire year and a prorated count for those who worked less than a year.

<sup>(C)</sup> Respendable Revenues are to be reported. This is not applicable to Status of Women Canada.

<sup>(D)</sup> The amount of \$1.0 million is based on the 2003-04 Planned Expenditures amount as presented in Status of Women Canada's 2003-04 RP&P.

**Table 3: Historical Comparison of Total Planned Spending to Actual Spending by Business Line**

The following table provides a historical perspective on how Status of Women Canada uses the resources.

Business Line	Actual 2001-02	Actual 2002-03	2003-04 (in millions of dollars)		
			Planned Spending	Total Authorities	Actual <sup>5</sup>
Promoting Gender Equality	21.8	24.4	23.9	24.2	23.8
<b>Total</b>	<b>21.8</b>	<b>24.4</b>	<b>23.9</b>	<b>24.2</b>	<b>23.8</b>

**Table 4: Transfer Payments (Grants and Contributions) by Program/Business Line**

Status of Women Canada has one program (Women's Program) and one business line (promoting gender equality). In 2003-04, the total Status of Women Canada Grant Vote was \$11.1 million. This Grant Vote budget was used entirely over the fiscal year.

The following table summarizes the transfer of resources to organizations for promoting gender equality.

Business Line	Actual 2001-02	Actual 2002-03	2003-04 (in millions of dollars)		
			Planned Spending <sup>6</sup>	Total Authorities <sup>7</sup>	Actual
Promoting Gender Equality	9.3	11.2	11.1	11.1	11.1
<b>Total</b>	<b>9.3</b>	<b>11.2</b>	<b>11.1</b>	<b>11.1</b>	<b>11.1</b>

<sup>5</sup> The decrease of \$0.6 million between the actual amounts reported in 2003-04 in comparison to 2002-03 is mainly attributable to \$0.2 million representing Status of Women Canada's permanent commitment to the government-wide reallocation exercise, a decrease in transfer payments for the Voluntary Sector Initiative of \$0.1 million, and a subsequent decrease in the agency operating costs of \$0.3 million.

<sup>6</sup> Planned Spending for transfer payments reflects figures as reported in Status of Women Canada's 2002-03 RP&P. Figures reflect 50% of the funding for the development of the Agenda for Gender Equality (AGE<sup>2</sup>), i.e., \$1.0 million received annually since 2000-01, an additional \$0.75 million received annually as of 2001-02, and an additional final annual increase of \$0.75 million in 2002-03 and on-going thereafter. Cumulatively, the annual budget available from AGE for transfer payments is \$1.0 million in 2000-01, \$1.75 million in 2001-02, \$2.5 million in 2002-03 and on-going as follows:

(\$ millions)	Annual Increase	Annual Budget
2000-01	1.0	1.0
2001-02	0.75	1.75
2002-03	0.75	2.5
On-going	0	2.5

<sup>7</sup> Authorities reflect a final increase of \$0.3 million related to the Voluntary Sector Initiative (an initial increase of \$0.4 million was received in 2002-03).



## Section IV: Other Information

---

### How to Reach Status of Women Canada

For financial information:   Guylaine Métayer  
Director, Corporate Services  
Telephone: (613) 947-1453  
Fax: (613) 947-6113  
E-mail: [guylaine.metayer@swc-cfc.gc.ca](mailto:guylaine.metayer@swc-cfc.gc.ca)

Other questions on the Agency Performance Report should be directed to:  
Donna McKeeby  
Director, Executive and Information Services  
Telephone: (613) 992-5399  
Fax: (613) 943-0449  
E-mail: [donna.mckeeby@swc-cfc.gc.ca](mailto:donna.mckeeby@swc-cfc.gc.ca)

For other documents or more details, please visit the Status of Women Canada Web site at <http://www.swc-cfc.gc.ca/>

## Appendix I: Reader Feedback Form

### Status of Women Canada 2003-04 *Performance Report* Reader Feedback Form

*Thank you for taking the time to review our Performance Report!  
Your comments will be valuable to us in the preparation of future public reports.*

1. Is this your first exposure to Status of Women Canada's *Agency Performance Report* (DPR)?

No ☐ Yes ☐

2. Is there an improvement over our previous reporting documents?

No ☐ Yes ☐

3. Would you recommend it to someone else?

No ☐ Yes ☐

Why or why not?

---

---

4. In what capacity did you read our DPR? (*Check one only.*)

☐ Member of the House of Commons/Senate of Canada

☐ Political staff member

☐ House of Commons/Senate staff member

☐ Canadian non-governmental organization (NGO)

☐ Federal-provincial/territorial public servant

☐ Member of the Canadian public

☐ Member of the media

☐ Member of an international organization

☐ Member of a foreign organization/government

☐ Other (specify):

---

---

5. Why did you read our DPR? (*Please check all boxes that apply.*)

☐ As background for the work of a Parliamentary Committee

☐ To increase your knowledge of Status of Women Canada's achievements

☐ To better understand the challenges Status of Women Canada faces

☐ To understand where Status of Women Canada concentrated its efforts

☐ To develop partnership plans with Status of Women Canada

☐ Other (*Please explain.*):

---

---

*Thanks again! Please fax to:*  
Josiane Désilets, Executive and Information Services  
(613) 943-0449







# Annexe 1 : Formulaire de rétroaction

Condition féminine Canada  
Formulaire de rétroaction du Rapport ministériel sur le rendement 2002-2003

Merci d'avoir pris le temps de consulter le Rapport ministériel sur le rendement!  
Nos commentaires nous seront très utiles dans la préparation de futurs rapports publics.

1. Est-ce la première fois que vous prenez connaissance du Rapport ministériel sur le rendement (RMR) de Condition féminine Canada?  
Non ☐ Oui ☐

2. Y a-t-il amélioration par rapport aux documents antérieurs?  
Non ☐ Oui ☐

3. En recommanderiez-vous la lecture à d'autres personnes?  
Non ☐ Oui ☐ Pourquoi?

4. À quel titre avez-vous lu le RMR? (Ne cochez qu'une seule case.)  
☐ députée/député, sénatrice/sénateur  
☐ membre du personnel politique  
☐ membre du personnel de la Chambre des communes/du Sénat  
☐ organisation non gouvernementale (ONG) canadienne  
☐ fonctionnaire du palier fédéral/provincial/territorial  
☐ membre de la population canadienne  
☐ membre d'un média  
☐ membre d'une organisation internationale  
☐ membre d'une organisation étrangère/d'un gouvernement étranger  
☐ autre (veuillez préciser) :

5. Pourquoi avez-vous lu le RMR? (Cochez toutes les cases pertinentes)  
☐ Pour obtenir des renseignements de base pour le travail d'un comité parlementaire  
☐ Pour en savoir davantage sur les réalisations de Condition féminine Canada  
☐ Pour mieux comprendre les défis que CFC doit relever  
☐ Pour savoir où CFC a concentré ses efforts  
☐ Pour élaborer des plans de partenariat avec Condition féminine Canada  
☐ Autres raisons (veuillez préciser) :

Merci encore! Prière de transmettre par télécopieur à :  
Josiane Désilets, Services de l'exécutif et de l'information  
(613) 943-0449

## Section IV : Renseignements complémentaires

Comment nous joindre

Pour plus de renseignements financiers :

Guyoline Métayer

Directrice, Services intégrés

Téléphone : (613) 947 1453

Télécopieur : (613) 947 6113

Courriel : [guyoline.metayer@swc-cfc.gc.ca](mailto:guyoline.metayer@swc-cfc.gc.ca)

Pour d'autres questions sur le Rapport ministériel sur le rendement :

Donna McKeey

Directrice, Services de l'exécutif et de l'information

Téléphone : (613) 992 5399

Télécopieur : (613) 943 0449

Courriel: [donna.mckeey@swc-cfc.gc.ca](mailto:donna.mckeey@swc-cfc.gc.ca)

Pour des documents ou des renseignements supplémentaires, visitez notre site Web, à :

<http://www.swc-cfc.gc.ca/>

Tableau 4 : Paiements de transfert (subventions et contributions) par programme ou secteur d'activité

Condition féminine Canada a un programme (Programme de promotion de la femme) et un secteur d'activité (promotion de l'égalité entre les sexes). En 2003-2004, le total des subventions votées à Condition féminine Canada a été de 11,1 millions de dollars. Ces subventions ont été utilisées entièrement au cours de l'année financière.

Le tableau suivant résume les paiements de transfert versés à des organismes faisant la promotion de l'égalité entre les sexes.

2003-2004 (en millions de dollars)					
Secteur	d'activité	Dépenses réelles 2001-02	Dépenses réelles 2002-03	Dépenses prévues <sup>6</sup>	Autorisations totales <sup>7</sup>
Promotion de l'égalité entre les sexes	9.3	11.2	11.1	11.1	11.1
Total des paiements de transfert	9.3	11.2	11.1	11.1	11.1

<sup>6</sup> Les données sur les dépenses prévues sont tirées du RPP de Condition féminine Canada pour 2002-2003. Les chiffres font état de 50 p. 100 du financement annuel réservé à l'élaboration du Programme d'action pour l'égalité entre les sexes<sup>7</sup> (voir ci-dessus), c'est-à-dire une affectation annuelle de un million de dollars depuis 2000-2001, augmenté de 0,75 million de dollars par année depuis 2001-2002, et d'une augmentation annuelle finale supplémentaire de 0,75 million de dollars en 2002-2003 et pour les années subséquentes. Cumulativement, le budget annuel alloué pour le Programme d'action pour l'égalité entre les sexes pour les paiements de transfert se chiffre à 1 million de dollars en 2000-2001, 1,75 million de dollars en 2001-2002, 2,5 millions en 2002-2003 et se maintient depuis à 2,5 millions de dollars de la façon suivante :

(million de dollars)	Augmentation	Paiements de transfert
2000-01	1.0	1.0
2001-02	0.75	1.75
2002-03	0.75	2.5
Permanent	0	2.5

<sup>7</sup> Les autorisations totales tiennent compte d'une augmentation de 0,3 million de dollars, reliée à l'Initiative du secteur bénévolé (un transfert initial de 0,4 million de dollars avait été reçu en 2002-2003).

**Tableau 3 : Comparaison historique des dépenses de l'Organisme prévues et réelles du secteur d'activité**

Le tableau ci-dessous montre la façon dont les ressources de Condition féminine Canada ont été utilisées ces dernières années.

2003-2004 (en millions de dollars)					
Secteur	d'activité	Dépenses réelles 2001-2002	Dépenses réelles 2002-2003	Dépenses prévues	Autorisations totales
Promotion de l'égalité entre les sexes					
		21.8	24.4	23.9	24.2
Total					
		21.8	24.4	23.9	23.8

<sup>5</sup> La diminution de 0,6 million de dollars entre les montants réels déclarés en 2003-2004 en comparaison à 2002-2003 est principalement attribuable aux 0,2 million de dollars représentant l'engagement permanent de Condition féminine Canada à l'exercice gouvernemental de réaffectation, à une diminution de 0,1 million de dollars des paiements de transfert à l'Initiative du secteur bénévole, et à une diminution ultérieure de 0,3 million de dollars des coûts de fonctionnement de l'Organisme.



**Tableau 2 : Comparaison des dépenses prévues et des dépenses réelles (en millions de dollars)**

Le tableau ci-dessous présente en détail les ressources utilisées par le secteur d'activité de Condition féminine Canada comparativement aux crédits autorisés par le Parlement, tel que présenté au tableau 1.

**Dépenses ministérielles prévues contre dépenses réelles**

Secteur d'activité/ résultats	Fonction- nement	Immobil- isations	contributions volontaires	Dépenses voquées	Total partiel : subventions et contributions	Total des dépenses brutes	Moins les recettes disponibles <sup>(c)</sup>	Total des dépenses nettes
----------------------------------	---------------------	----------------------	------------------------------	---------------------	----------------------------------------------------	---------------------------------	-----------------------------------------------------	---------------------------------

Promouvoir l'égalité entre les sexes

1. Politiques gouvernementales équitables	26 90	5 3	-	3 9	9 2	9 2	-	9 2
	26 90	5 3	-	3 9	9 2	9 2	-	9 2
	23 13	2 4	-	6 3	6 3	6 3	-	6 3

2. Interventions et  
intervenant·es informés  
et efficaces

	71 10	5 5	-	7 2	12 7	12 7	-	12 7
	71 10	5 5	-	7 2	12 7	12 7	-	12 7
	56 38	6 4	-	7 2	13 6	13 6	-	13 6

3. Organisme efficace

	33 00	2 0	-	2 0	2 0	2 0	-	2 0
	32 00	2 3	-	2 3	2 3	2 3	-	2 3
	37 56	3 9	-	3 9	3 9	3 9	-	3 9

Total des dépenses prévues	130 00	12 8	-	11 1	23 9	23 9	-	23 9
Autorisations totales	130 00	13 1	-	11 1	24 2	24 2	-	24 2
Dépenses réelles	117 07	12 7	-	11 1	23 8	23 8	-	23 8
totales								

Coût des services  
fournis par d'autres  
ministères<sup>(b)</sup>

	1 0							
	1 0							
	1 0							
Dépenses réelles								
Autorisations totales								
totales								

Coût net du  
programme

	24 9							
	25 2							
	24 8							
Dépenses réelles								
Autorisations totales								
totales								

Légende : Une police de caractère normale indique les dépenses prévues; les chiffres en italiques indiquent les autorisations totales (budget principal et budget supplémentaire); les chiffres en gras indiquent les dépenses réelles.

(A) Les dépenses totales prévues, les autorisations totales et les dépenses réelles sont présentées pour chacun des résultats stratégiques en aligner l'information financière sur chaque résultat stratégique fait l'objet d'un examen. Ainsi, il existe certaines variations entre les dépenses prévues à l'origine, les autorisations totales et les dépenses réelles. Il reste que les ressources peuvent servir à l'attente de plus d'un résultat stratégique.

(B) Voir l'organigramme, tel que présenté dans le RPP 2003-2004 de Condition féminine Canada, pour connaître les ETP prévus. D'après les dossiers de l'Organisme, les ETP réels correspondent à l'effectif ayant travaillé toute l'année, ainsi qu'à un chiffre établi de façon proportionnelle pour les personnes qui ont travaillé moins d'un an.

(C) Les recettes disponibles doivent être signalées. Cette exigence ne s'applique pas à Condition féminine Canada.

(D) Le chiffre de 1 0 million de dollars est fondé sur les dépenses prévues pour 2003-2004, telles que présentées dans le RPP de Condition féminine Canada pour 2003-2004.

En 2003-2004, afin de montrer son engagement de réaffectation des dépenses et d'accroissement de l'efficacité, le gouvernement a réaffecté 1 milliard de dollars des budgets ministériels existants à des priorités gouvernementales plus urgentes. Condition féminine Canada a cerné des fonds inutilisés de 0,4 million de dollars en 2003-2004, et a consacré 0,2 million de dollars de ces fonds à l'exercice de réaffectation. Le reste des fonds inutilisés, soit 0,2 million de dollars, représente le report à 2004-2005 du budget de fonctionnement de 2003-2004.

#### Besoins financiers par autorisation

2003-2004			
Crédit	Dépenses <sup>2</sup> prévues <sup>2</sup>	Autorisations <sup>3</sup> totales <sup>3</sup>	Dépenses réelles
			(en millions de dollars)
<b>Condition féminine Canada</b>			
115	11.4	11.8	11.4
120	11.1	11.1	11.1
(S)	1.4	1.3	1.3
<b>Total pour l'Organisme</b>			
	23.9	24.2	23.8

3.1 Aperçu du rendement financier

En 2003-2004, le budget total dont disposait Condition féminine Canada comprenait un budget de subventions, un budget de fonctionnement appuyant le travail de 7 directions et de 15 bureaux régionaux, ainsi que cinq millions de dollars pour le Programme d'action pour l'égalité entre les sexes<sup>2</sup>. Cela comprenait les activités connexes, notamment accélérer la mise en oeuvre de l'ACS, respecter les engagements internationaux du Canada, mobiliser les Canadiennes et les Canadiens ainsi qu'accroître la participation du secteur bénévole et accorder des fonds supplémentaires aux ONG.

Les tableaux des sommaires financiers qui suivent renferment des renseignements supplémentaires.

3.2 Tableaux des sommaires financiers

Tableau 1 : Sommaire des crédits approuvés

Le tableau ci-dessous présente en détail les ressources affectées par le Parlement à Condition féminine Canada et les sommes que l'Organisme a utilisées en réalité.

Le budget initial de Condition féminine Canada (c.-à-d. les dépenses prévues<sup>3</sup>) s'élevait à 23,9 millions de dollars. Ce budget a été révisé à la hausse et fixé à 24,2 millions de dollars (c.-à-d. les autorisations totales<sup>4</sup>), ce qui représente une augmentation de 0,3 million de dollars. Cette augmentation est due principalement au report autorisé de 0,2 million de dollars reçu du Conseil du Trésor afin de mettre en oeuvre les politiques révisées d'évaluation et de vérification interne. Le restant, soit 0,1 million de dollars, représente le financement reçu au titre de l'initiative de modernisation de la fonction de contrôle, le report du budget de fonctionnement de 2002-2003 et la rémunération découlant des conventions collectives.

<sup>2</sup> En somme, le Programme d'action pour l'égalité entre les sexes reçoit 2 millions de dollars par année depuis 2000-2001, montant auquel s'est ajouté 1,5 million de dollars en 2001-2002, et à nouveau une dernière augmentation annuelle de 1,5 million de dollars en 2002-2003. Cumulativement, le budget annuel disponible pour le Programme d'action pour l'égalité entre les sexes était de 2 millions de dollars en 2000-2001, de 3,5 millions en 2001-2002, et de 5 millions de dollars en 2002-2003 et pour les années subséquentes, tel qu'indiqué ci-dessous :

(Millions de dollars)	Augmentation annuelle	Budget annuel
2000-01	2,0	2,0
2001-02	1,5	3,5
2002-03	1,5	5,0
Permanent	0	5,0

L'affectation du financement du Programme d'action pour l'égalité entre les sexes est répartie également entre les crédits (c.-à-d. les dépenses de fonctionnement et les subventions et contributions)

<sup>3</sup> Les dépenses prévues tiennent compte des chiffres présentés dans le Rapport sur les plans et les priorités de 2003-2004 de Condition féminine Canada.

<sup>4</sup> Les autorisations totales correspondent à la somme des budgets principal et supplémentaire des dépenses et des autres rajustements et transferts.

- compétences afin de faciliter une transition semblable vers le ciblage des résultats parmi les groupes de femmes. Une série de séances de formation régionale a été tenue afin d'exposer davantage les membres du personnel aux compétences dont elles auront besoin sous le nouveau régime. D'autres mécanismes de soutien mis à la disposition des membres du personnel ont également permis un échange des expériences et l'apprentissage mutuel au sujet de la nouvelle approche. Ainsi, l'émergence d'une nouvelle culture organisationnelle favorisant l'apprentissage mutuel, la créativité et le partage des expériences peut être observée;
- la continuation de la mise en oeuvre du plan d'action en réponse aux recommandations issues de l'évaluation quinquennale de son Fonds de recherche en matière de politiques (FRP);
- Le parachèvement de la mise en oeuvre du plan d'action issu de la vérification en 2001 de son programme de financement. Les détails se trouvent dans des documents pertinents affichés sur le site Web de Condition féminine Canada;
- l'amélioration de l'accès interne et public à de l'information opportune et pertinente au sujet des programmes et services offerts par Condition féminine Canada, conformément aux principes de Gouvernement en direct. En janvier 2004, le site Web de Condition féminine Canada a obtenu une reconnaissance exceptionnelle, ayant été classé deuxième, sur une centaine de sites gouvernementaux, au chapitre de l'accessibilité, par une société qui fait l'essai et le classement de sites Web suivant les exigences de présentation uniforme des sites du gouvernement fédéral.
- En dernier lieu, Condition féminine Canada a créé le Centre de ressources sur l'ACS afin de centraliser l'accès à plus de 600 ressources sur des sujets liés à l'ACS ou à l'intégration de l'égalité entre les sexes. La base de données est accessible sur un site externe protégé. L'Organisme a intégré la collection à celle de la bibliothèque principale de Condition féminine Canada, soit la Bibliothèque commémorative Florence Bird, à Ottawa, afin d'accroître l'accessibilité au public. En outre, le catalogue de la bibliothèque de Condition féminine Canada est maintenant accessible au public sur le site Web de Patrimoine canadien (<http://pch-geoweb.pch.gc.ca:8000/>).



À Condition féminine Canada, on tient compte de la nécessité croissante de faire de l'Organisme une organisation faisant état des engagements de gestion contenus dans *Des résultats pour les Canadiens et les Canadiennes*, à savoir l'accent mis sur les citoyennes et citoyens, les valeurs, les résultats et les dépenses judiciaires. Cela exige, entre autres choses, un renforcement de la capacité interne, l'instauration des bons systèmes et procédés, et la promotion d'une culture organisationnelle qui valorise et favorise l'apprentissage permanent, la créativité, la gestion du risque et d'autres aspects.

Comme le montre l'expérience de l'Organisme, les initiatives visant le changement social sont complexes et elles exigent du temps et des rajustements constants. La complexité des enjeux, la nature et la portée des initiatives et la capacité organisationnelle des intervenantes et des intervenants peut aussi ajouter à la complexité des difficultés. Travailler auprès de groupes marginalisés ou auprès de groupes nouveaux ou émergents dont les capacités doivent être renforcées, constitue un défi unique. Ce défi s'applique non seulement aux ressources humaines ou à l'investissement requis, mais aussi au titre de l'obtention des résultats attendus dans les délais impartis et dans le respect du budget établi. L'exécution des programmes doit donc être stratégique et être axée de manière à ce que les résultats soient obtenus dans les délais dont dispose l'Organisme, et au moyen des ressources qui lui sont attribuées.

En 2003-2004, Condition féminine Canada a entrepris diverses initiatives internes liées à la modernisation de la gestion qui seront lancées en 2004-2005, comme de nouvelles délégations en matière de ressources humaines; une politique de reconaissance; un plan de mise en oeuvre et un cadre ministériel des valeurs et de l'éthique; et des séances du midi ou d'autres réunions dans le cadre desquelles les membres du personnel peuvent obtenir et échanger de l'information et partager leurs expériences, présenter des observations et poser des questions au sujet de la modernisation de la gestion.

D'autres exemples d'initiatives liées à la modernisation de la gestion et aux enjeux issus du sondage auprès des fonctionnaires sont :

- la mise au point d'un plan d'action intégré en matière de vérification et d'évaluation, des échelles de politique interne et d'une structure de comité interne, ainsi qu'une série de séances de formation qui déboucheront sur des ateliers aux fins d'un cadre organisationnel de gestion du rendement. Le processus a permis au personnel d'être exposé au processus, aux concepts et à la terminologie organisationnels avant d'être appelé à jouer un rôle important dans la définition, puis dans la mise en oeuvre d'un cadre organisationnel de gestion axé sur les décisions d'ici avril 2005;

- un investissement stratégique dans le renforcement des capacités en vue de la transition vers une exécution des programmes axée sur les résultats. L'Organisme a mis au point un outil que les membres du personnel pourront utiliser au travail auprès de groupes de femmes, à mesure qu'elles feront le transfert de

- À Terre-Neuve-et-Labrador, les femmes constituent une grande proportion des adultes et des familles qui reçoivent de l'aide sociale, mais elles demeurent sous-représentées dans le développement économique communautaire. Cela restreint leur participation au processus décisionnel économique. Pour continuer d'aborder ces obstacles à l'égalité entre les sexes et de faire fond sur les réussites antérieures, Condition féminine Canada, en partenariat avec le Conseil des femmes de Bay St. Georges (voir (en anglais seulement) <http://www3.nf.sympatico.ca/bsgswc/bsgwc.htm>), a participé à une initiative, avec le conseil régional de développement économique, intitulée *Taking Our Places*, visant à intégrer l'analyse comparative entre les sexes aux travaux du conseil. Le Conseil des femmes a aussi collaboré avec des femmes à l'examen des répercussions sociales et économiques de l'exploration et du développement pétrolier dans leur région. Ces efforts ont produit les résultats concrets suivants, qui tiennent compte des circonstances uniques qui concernent les femmes :
  - un engagement du ministre provincial des Ressources humaines, du Travail et de l'Emploi, visant la mise sur pied d'un groupe de travail ministériel constitué de représentantes et de représentants de collectivités, de l'Organisme et d'autres intervenantes et intervenants. Le groupe a pour objectif d'étudier des façons de mettre en oeuvre les recommandations de changement stratégique proposées par le Conseil;
  - un engagement de « Life-Works », une initiative communautaire de développement de l'emploi, visant à collaborer avec Condition féminine Canada afin d'aborder les obstacles auxquels sont confrontées les mères célibataires;
  - un projet pilote pour la région de la Bay St. Georges, qui sera ultérieurement mis en oeuvre dans d'autres régions de Terre-Neuve-et-Labrador.
- Condition féminine Canada a aidé des femmes inuit du Nord à créer des alliances stratégiques avec le secteur de la pêche dans le Nord et dans le Cercle arctique. Cette initiative a débouché sur une alliance stratégique entre Pauktuutit (en anglais seulement) [www.pauktuutit.ca](http://www.pauktuutit.ca)), l'organisation nationale qui représente toutes les femmes inuit au Canada, et quatre collectivités – une dans les Territoires du Nord Ouest, deux au Nunavut et une au Nunavik. L'objectif consistait à documenter les contributions des femmes inuit au secteur de la pêche dans le Nord, les difficultés auxquelles elles sont confrontées et comment les principales institutions reconnaissent les problèmes d'inégalité entre les sexes et font participer les femmes inuit au processus décisionnel dans le secteur. Cette alliance constitue une étape importante dans ces collectivités, non seulement pour reconnaître l'importante contribution des femmes, mais aussi pour les engager dans les principaux processus décisionnels concernant la pêche dans le Nord.

(<http://www.childcaremanitoba.ca/>) a s'attaquer aux inégalités systémiques dans les domaines comme le financement, la prestation de services et l'accès aux services de garde d'enfants pour les femmes. La province compte plus de 200 000 enfants de moins de 12 ans (dont environ 140 000 qui ont une mère qui travaille); il existe à peu près 24 000 places en garderie. Les services de garde peuvent coûter jusqu'à 7 000 \$ par année pour un enfant. Avec l'appui de Condition féminine Canada, la Coalition a examiné et documenté les effets sociaux et économiques actuels et éventuels des services de garde dans les quartiers pauvres de Winnipeg;

- intégration de l'égalité entre les sexes aux discussions et aux processus décisionnels du Partenariat rural canadien (voir <http://www.rural.gc.ca/>). Le Partenariat constitue la principale initiative stratégique fédérale qui assure la coordination des programmes, des politiques et des activités soutenant les collectivités éloignées et rurales partout au Canada. Condition féminine Canada est membre de chacune des équipes provinciales de l'Atlantique et du comité de recherche. La participation de Condition féminine Canada au Partenariat rural canadien a entraîné les résultats suivants au Nouveau-Brunswick :

- intégrer l'égalité entre les sexes à l'élaboration de la vision, du mandat, des objectifs et des stratégies de la table intersectorielle au Nouveau-Brunswick, qui est constituée de représentantes et de représentants de groupes fédéraux, provinciaux, communautaires et ethnoculturels;
- contribuer à la mise au point d'une matrice d'égalité entre les sexes en utilisant le CNFR comme guide de planification stratégique pour les quatre prochaines années au Nouveau-Brunswick;
- inclure les femmes parmi les objectifs stratégiques du renouvellement de la base sociale et économique influant sur les secteurs stratégiques qui touchent la viabilité des collectivités rurales dans le Plan stratégique pour 2004-2008 de l'équipe rurale du Nouveau-Brunswick (voir [http://www.rural.gc.ca/team/nb/nb\\_f.phml](http://www.rural.gc.ca/team/nb/nb_f.phml)).

En partenariat avec d'autres organismes, Condition féminine Canada a réussi à obtenir des appuis et à mettre en oeuvre un certain nombre d'activités clés, comme suit :

- Condition féminine Canada a été invitée, à titre de partenaire, à participer aux travaux de la Table de concertation provinciale sur l'immigration francophone au Nouveau-Brunswick. Il en a résulté une invitation à participer à l'élaboration de principes du domaine de l'égalité entre les sexes mettant l'accent sur ce point et sur le milieu rural pour le projet Metropolis Atlantique ([http://atlantic.metropolis.net/index\\_f.htm](http://atlantic.metropolis.net/index_f.htm)), avec la collaboration de l'équipe de l'Université de Moncton, et une invitation à participer au dossier fédéral-provincial de l'immigration au Nouveau-Brunswick, dirigé par Ressources humaines et Développement des compétences Canada.



- examen et documentation de l'incidence sociale et économique actuelle et éventuelle des services de garde d'enfants dans les quartiers pauvres de Winnipeg en aidant la Child Care Coalition du Manitoba
- mise au point d'outils pratiques et pertinents qui ont accru la sensibilisation au sujet de la conclusion de traités en Colombie-Britannique. Avec l'appui de Condition féminine Canada, un comité directeur de femmes autochtones travaillant de concert avec la Commission sur les traités en Colombie-Britannique a facilité cinq dialogues ou « cercles de parole ». Ces activités ont réuni une centaine de femmes autochtones de collectivités éloignées, rurales et urbaines et leur a permis d'exprimer leurs points de vue et leurs priorités au sujet du processus de conclusion de traités et des enjeux connexes de gouvernance;

femmes :

au point pour aider les municipalités à favoriser la participation d'une diversité de participation égale des femmes aux affaires municipales. De même, des outils ont été mis la sensibilisation chez les femmes et à acquérir des compétences visant à favoriser la municipalités. L'initiative en cours a permis de mettre au point des outils visant à accroître capacités, le comité cherche à favoriser la participation active des femmes aux affaires municipales (<http://www.fc.m.ca/>). En menant des initiatives de renforcement des oeuvrant dans des administrations municipales de la Fédération canadienne des la politique municipale, Condition féminine Canada a soutenu le comité des Canadiennes et national. En 2003-2004, dans un effort visant à accroître la participation des femmes à femmes dans les processus de la politique gouvernementale aux échelons local, régional Condition féminine Canada joue un rôle de catalyseur afin de faciliter l'engagement des

## 2.5.2.2 Favoriser des partenariats avec des intervenantes et des intervenants clés pour cibler un changement institutionnel

- le colloque sur les intersections de la diversité, organisé en avril 2003 par Condition féminine Canada, en partenariat avec l'Association d'études canadiennes, le ministère du Patrimoine canadien (programme de multiculturalisme), le projet Métropolis (sous Citoyenneté et Immigration Canada) et plus d'une douzaine de ministères fédéraux et de programmes de recherche stratégique. Le colloque favorisait les liens horizontaux entre les décideurs, les chercheuses et chercheurs et les ONG afin d'assurer la diversité dans le cadre de l'élaboration des politiques dans les ministères et programmes gouvernementaux.
- la conférence de 2003 intitulée *Les possibilités et défis de la diversité : un rôle pour la capital social?*, soutenue par Condition féminine Canada. La conférence comportait une session mettant l'accent sur l'égalité entre les sexes ainsi que sur l'intégration des immigrants et des immigrants, et le conférencier invité a souligné l'importance de l'analyse comparative entre les sexes dans tous les travaux de recherche stratégique.



Le Fonds de recherche en matière de politiques (FRP) de Condition féminine Canada ([http://www.cfc-swc.gc.ca/funding/ptf\\_f.htm](http://www.cfc-swc.gc.ca/funding/ptf_f.htm)) constitue un important moyen de constituer des connaissances utiles dans tous les secteurs de la société canadienne afin d'éclairer les travaux sur l'égalité entre les sexes et sur les droits des femmes. Il soutient la recherche qui :

- détermine les écarts stratégiques, les tendances et les questions émergentes;
- examine les conséquences des politiques existantes;
- met l'accent sur des recommandations concrètes de politiques et de pratiques visant à améliorer la situation des femmes.

Le nombre de consultations des publications du FRP affichées sur le Web a été porté à près de 1,4 million – une hausse importante par rapport à 2002-2003, quand ce chiffre avait atteint près de 362 000 consultations. Des rapports du FRP ont été mentionnés dans le *Toronto Star* (*Une question capitale pour les mères : le discours sur les soins maternels en situation de crise*), et à l'émission de radio de CBC « The Current » (*Le Canada et le mariage de Philippines par correspondance : La nouvelle frontière*), ce qui souligne le caractère opportun et la pertinence de la recherche.

En septembre 2003, Condition féminine Canada a présenté une demande de propositions sous le thème *Le capital social du Canada - dimensions propres à chacun des genres*, un sujet qui a été déterminé prioritaire par des institutions de recherche et des ministères fédéraux (p. ex. Projet de recherche sur les politiques) ainsi que par des organisations internationales de recherche (p. ex. l'OCEDE, l'examen d'études antérieures a révélé que la dimension du capital social propre à chacun des genres représente une lacune importante dans ce domaine de la recherche. Ce thème de recherche devrait permettre aux décideurs de l'État de mieux comprendre quelles politiques sont nécessaires afin de mieux utiliser le capital social des femmes aux fins du développement social, économique et politique de la société canadienne.

Cinq projets de recherche ont été choisis pour financement sous ce thème, et portent sur des enjeux importants comme : le capital social et le bien-être des immigrantes; stimuler les ressources politiques des femmes en responsabilisant leurs réseaux sociaux; la politique gouvernementale et la reproduction sociale, et le rôle des femmes dans les activités de bénévolat soutenues par les employeurs. Les rapports sur ces projets de recherche devraient être publiés en 2005-2006.

Outre la constitution de ces importants travaux de recherche stratégique, Condition féminine Canada a poursuivi ses activités de sensibilisation afin d'influer sur les programmes de recherche stratégique d'organisations de recherche gouvernementales et non gouvernementales, et de veiller à ce que l'égalité entre les sexes constitue un élément transversal des initiatives horizontales de recherche stratégique, à l'échelle nationale comme sur la scène internationale. Parmi les autres activités de sensibilisation de Condition féminine Canada ayant contribué à la constitution des connaissances et au partage du savoir faire en matière d'égalité entre les sexes, mentionnons la participation active à des conférences pangouvernementales de recherche stratégique, entre autres :

des femmes, notamment des organisations et institutions des secteurs public, privé et

bénévole.

**Stratégie :** Accélérer l'acquisition de connaissances au sujet de certains enjeux auprès des principaux publics de secteurs stratégiques choisis.

**Engagement :** À mesure que les enjeux deviendront plus complexes, Condition féminine Canada travaillera de façon innovatrice et créatrice avec de nouveaux partenaires.

## 2.5.2.1 Accélérer l'acquisition des connaissances

Condition féminine Canada a créé un éventail de produits d'analyse comparative entre les sexes (ACS) visant à accélérer l'acquisition de connaissances au sein du gouvernement du Canada, d'autres administrations et parmi divers intervenantes et intervenants. Mentionnons entre autres :

- un modèle de mesure du rendement en ACS visant à aider les ministères à évaluer leur application de l'ACS. Les essais initiaux indiquent que le modèle constitue un outil précieux;
- une évaluation de la capacité qu'a une organisation d'intégrer l'ACS. Les premières observations de la séance de formation MDN/CFC indiquent que l'outil serait primordial pour mettre au point un cours d'élaboration de la stratégie interne d'ACS de l'organisme;
- un bulletin électronique d'ACS favorisant le partage des ressources et des expériences en ACS entre l'Organisme et les autres membres du Comité interministériel fédéral/provincial-territorial d'ACS, ainsi qu'avec d'autres collèges du gouvernement fédéral qui s'intéressent aux activités et aux ressources en ACS. Le bulletin électronique rejoint maintenant divers publics et remplace aussi la distribution de l'ancien serveur de liste F/P-T. Les observations ont été extrêmement positives quant à l'utilité du bulletin, et sa liste de diffusion a été allongée de près de 50 p. 100 depuis le début.

En 2003-2004, Condition féminine Canada a investi plus de 1 million de dollars afin de satisfaire aux besoins uniques des femmes des communautés de langue officielle en situation minoritaire, dans le cadre de ses efforts en vue de satisfaire aux obligations législatives de la *Loi sur les langues officielles*. En raison de la nécessité du renforcement des capacités établi dans le Plan d'action pour 2004-2006 en matière de langues officielles, d'avantage de ressources ont été offertes afin d'accroître la capacité organisationnelle, de mettre au point des compétences et de créer des partenariats parmi les femmes des communautés de langue officielle en situation minoritaire. Certaines de ces femmes peuvent donc mieux comprendre l'ACS et son application aux processus de la politique publique. Certains indicateurs montrent aussi une connaissance accrue de certains sujets, surtout la violence faite aux femmes, et la constitution d'alliances stratégiques parmi les femmes des communautés de langue officielle en situation minoritaire.

**Résultat stratégique : Faire en sorte qu'il y ait un plus grand nombre de partenaires informés et efficaces qui travaillent activement à promouvoir l'égalité**

## 2.5.2 Un plus large éventail d'intervenantes et d'intervenants informés et efficaces

- aide à la Prostitution Action and Awareness Foundation (PAAAF – voir (en anglais seulement) <http://www.paaf.org/>) visant à explorer deux grands obstacles systémiques qui se dressent devant les femmes qui travaillent dans le commerce du sexe, à savoir les effets nuisibles de l'article 213 du *Code criminel* (disposition sur la sollicitation), et l'absence de logements sûrs et abordables pour les femmes. Cette initiative a donné lieu à des partenariats en Alberta, au Manitoba et en Colombie-Britannique et à des alliances stratégiques avec des groupes comme la PAAAF, l'Alberta Association of Sexual Assault Centres, le Trafficking Working Group et Changing Together, un centre pour les immigrantes. Ce partenariat a incité le gouvernement provincial à inclure le problème de la violence contre les travailleuses du sexe dans la définition élargie du problème de la violence faite aux femmes.
- création d'un partenariat et d'une alliance stratégique avec le Status of Women Office of Saskatchewan Labour (voir (en anglais seulement) <http://www.swo.gov.sk.ca/>) afin de mettre au point pour les femmes de la Saskatchewan un plan d'action qui leur permettra d'exercer leur influence sur le processus des politiques gouvernementales;
- appui à l'Alberta Council of Women's Shelters (ACWS – voir (en anglais seulement) <http://www.acws.ca/>) afin d'établir une commission provinciale de prévention de la violence familiale et une stratégie de prévention de la violence familiale. L'appui de l'Organisme a permis à l'ACWS d'appliquer une stratégie efficace que le gouvernement de l'Alberta peut suivre afin de réduire la violence faite aux femmes dans cette province. Le gouvernement de l'Alberta est donc actuellement engagé dans un processus consultatif avec les principaux intervenants et intervenantes pour mettre au point un plan d'action en vue d'initiatives de programme et de principe afin de remédier à la violence et aux mauvais traitements dans la province;
- engagement visant à utiliser l'affectation de 1 million de dollars de l'Initiative de lutte contre la violence familiale (ILVF) afin de soutenir l'action des groupes de femmes autochtones qui veulent réduire la violence faite aux femmes autochtones. Au Canada, comme les femmes autochtones sont parmi les plus vulnérables au trafic sexuel, il est important pour Condition féminine Canada de travailler à enrayer le problème de la traite des femmes autochtones et de la violence à leur endroit. En particulier, Condition féminine Canada a utilisé son affectation de 250 000 \$ destinée en 2003-2004 à l'ILVF afin de financer l'Initiative Aboriginal Women Against Violence Everywhere (AWAVE – voir (en anglais seulement) [www.nacafv.ca](http://www.nacafv.ca)) et mettre au point une stratégie de quatre ans de lutte contre la violence pour les femmes autochtones au Canada;



Grâce au soutien de Condition féminine Canada, des groupes de femmes et d'autres organismes visant l'égalité entre les sexes ont apporté une contribution importante à l'intégration accrue de l'égalité entre les sexes et des droits de la personne dans l'élaboration des politiques et des programmes, et dans les négociations internationales. Par exemple :

- la ministre d'État (Multiculturalisme et Situation de la femme) a dirigé une délégation à l'assemblée annuelle de la Commission des Nations Unies de la condition de la femme. L'équipe de négociation du Canada, dirigée par Condition féminine Canada, a réussi à conclure des ententes positives au sujet du rôle des hommes et des garçons afin d'assurer l'égalité entre les sexes, un nouveau sujet de discussion au sein de la communauté internationale (voir (en anglais seulement) <http://www.un.org/womenwatch/daw/csw/>);
- Condition féminine Canada a joué un rôle de premier plan dans l'élaboration de plans en prévision de la tenue en 2005 d'une activité de haut niveau marquant l'examen et l'évaluation de dixième anniversaire du Programme d'action de Beijing. L'Organisme a permis de faire en sorte que l'activité mette l'accent sur les façons de partager les expériences entre les pays de manière à obtenir des résultats conformes aux engagements déjà pris dans les accords de Beijing, dans les traités internationaux sur les droits de la personne et dans les plans nationaux. Cet effort a pour objet d'accélérer les progrès et de faire fond sur les réalisations obtenues jusqu'ici, plutôt que de négocier de nouveaux accords.

## 2.5.1.9 Lutter contre la violence faite aux femmes

Pour s'acquitter de cet objectif, Condition féminine Canada s'engage à mettre l'accent sur la prévention et à s'attaquer aux racines de la violence conjugale sous les aspects suivants :

- soutien d'initiatives communautaires relatives aux femmes et au commerce du sexe. Par exemple, la ministre d'État (Multiculturalisme et Situation de la femme) a rencontré des représentantes des travailleuses du sexe de Vancouver afin de savoir comment elles s'y prendraient pour accroître leur sécurité. Condition féminine Canada prend l'initiative, aux termes de l'accord de Vancouver, afin d'obtenir des ressources qui seront affectées à des interventions particulières centrées sur les femmes dans le secteur est du centre-ville de Vancouver. Dans le cadre de cet effort, Condition féminine Canada travaille en partenariat avec d'autres administrations, avec des femmes qui ont l'expérience directe du commerce du sexe, des chercheuses et des travailleuses communautaires de première ligne. En 2003-2004, le comité de gestion de l'accord de Vancouver a accepté de réserver 1 million de dollars afin d'appuyer une série d'initiatives stratégiques proposées par le Groupe de travail. Celles-ci incluent un certain nombre d'initiatives axées sur les femmes;



les jeunes, les enfants et les femmes, tenu le 30 mars 2004 avec la participation de la ministre d'État (Multiculturalisme et Situation de la femme) et du ministre de la Justice. Organisé par le Conseil ethnoculturel du Canada, le Forum engageait la société civile, y compris des groupes de femmes, des parlementaires et des médias, et visait à sensibiliser la population et à favoriser l'adoption de stratégies communautaires. Les efforts déployés par Condition féminine Canada ont facilité la participation de représentantes d'organisations de femmes au Forum.

Les deux ministères ont aussi parrainé le projet Métropolis afin d'organiser pour le 31 mars 2004 un dialogue entre des fonctionnaires fédérales et des représentantes et représentants de la société civile, y compris des universitaires et des membres de groupes de femmes, afin de mieux comprendre les problèmes et les préoccupations des organismes communautaires. Condition féminine Canada a financé une réunion distincte afin de s'attaquer aux préoccupations relatives à l'égalité entre les sexes et de mettre sur pied une coalition de femmes ayant l'expérience du commerce du sexe et chargées de participer à l'élaboration d'une stratégie fédérale en matière de traite des personnes.

En partenariat avec Justice Canada et le Conseil canadien pour les réfugiés, Condition féminine Canada a financé un projet intitulé *La traite des femmes et des filles*, afin de sensibiliser les organisations non gouvernementales et de favoriser la mise au point de plans d'action communautaires. Condition féminine Canada a aussi financé les activités suivantes :

- publication du numéro de l'automne 2003 de *Les cahiers de la femme* sous le thème (en anglais) « Migration, Labour and Exploitation: Trafficking in Women and Girls » (voir <http://www.yorku.ca/cwscf/>);
- une coalition nationale de femmes ayant l'expérience du commerce du sexe veillera à ce que ces femmes aient leur mot à dire dans les lois, les politiques et les programmes fédéraux concernant les femmes et les filles qui travaillent dans le commerce du sexe;
- un partenariat entre Prostitution Alternatives Counselling and Education Society (voir <http://www.pace-society.ca/>) et la Women's Information Safe House Drop-in Centre Society, qui fournissent toutes deux des services aux prostituées du secteur est du centre-ville de Vancouver;
- une initiative du Comité de recherche-action sur le trafic sexuel des femmes au Québec visant à examiner les politiques et les programmes qui contribuent à la traite des femmes ou la restreignent, et à mobiliser les groupes de femmes du Québec pour qu'ils collaborent en la matière;
- un projet de l'Asian Society for the Intervention of AIDS, un organisme communautaire travaillant auprès de la population asiatique, afin de s'attaquer au problème de la traite des femmes asiatiques aux fins du commerce du sexe à Vancouver (voir <http://www.asia-bc.ca/>) et de consigner les résultats, lequel projet représente le volet local d'une initiative internationale plus large qui se penche sur la nature de la traite des femmes à l'échelle internationale.

Dans le cadre d'un autre effort de collaboration, Condition féminine Canada et Justice Canada ont appuyé le Forum sur la traite des personnes, phénomène qui touche surtout

à mettre fin à la traite des personnes. internationale de la femme, soit le 8 mars 2004, un certain nombre d'engagements visant plus globale en matière de traite des personnes. Reconnaissant que ce problème fait partenariat avec la société civile. Ces efforts ont contribué à l'adoption d'une approche ce que les organisations de femmes soient incluses au moment de mettre au point des protection des victimes et des témoins, et de l'aide qui leur est accordée, et pour veiller à personne qui font obstacle à l'égalité entre les sexes soient régles sous les aspects de la collaboré avec d'autres ministères afin de faire en sorte que les problèmes de droits de la (voir <http://canada.justice.gc.ca/fr/ft/iw/gtip.html>). Condition féminine Canada a En sa qualité de membre du Groupe de travail interministériel sur la traite des personnes féminine Canada.

problème de la traite des personnes, et a travaillé en collaboration avec Condition traite des personnes et de ses victimes. Cette année, Justice Canada a mis l'accent sur la En 2003, le comité de la CEDAW a signalé qu'il fallait se pencher sur la question de la du Groupe de travail sur l'équité salariale (voir <http://www.justice.gc.ca/payeqsal.html>). En 2003-2004, l'Organisme a mis de côté ses travaux concernant la *Loi canadienne sur les droits de la personne* et l'équité salariale en raison de la parution retardée du rapport

## 2.5.1.8 Mieux faire respecter les droits des femmes

d'information et du plan d'action en vue de la prochaine rencontre des ministres. Nord-Ouest, afin de recueillir de l'information et d'orienter la préparation de documents continuera d'assumer son rôle de chef de file, en collaboration avec les Territoires du avec les groupes représentant les femmes autochtones. Condition féminine Canada ont sollicité des avis sur des mesures éventuelles et l'instauration d'un dialogue ouvert rencontre, les hauts fonctionnaires ont présenté les secteurs d'intervention privilégiés et plan dans l'organisation d'une rencontre avec les femmes autochtones. Lors de cette Condition féminine Canada et les Territoires du Nord-Ouest ont joué un rôle de premier autochtones.

les Territoires du Nord-Ouest assument la coprésidence du Comité F-P-T sur les femmes guider le travail de leur forum. Le Canada, représenté par Condition féminine Canada, et notamment engagés à créer un groupe de travail qui élaborera un plan d'action afin de des femmes autochtones sur les réserves et à l'extérieur de celles-ci. Les ministres se sont 2003 (voir [http://www.mcaws.gov.bc.ca/women\\_services/fpd/](http://www.mcaws.gov.bc.ca/women_services/fpd/)) à s'attaquer à la situation condition féminine se sont engagés, lors de leur 22e rencontre annuelle, en septembre l'égard des femmes, les ministres fédérale, provinciaux et territoriaux responsables de la comme le soulignait le rapport du Comité pour l'élimination de la discrimination à Afin de renforcer le besoin d'améliorer la situation des femmes autochtones au Canada.

ministères clés, Condition féminine Canada s'est engagé à s'attaquer aux préoccupations des femmes autochtones.

En 2003-2004, Condition féminine Canada s'est donné comme objectif d'examiner la législation et son incidence, ainsi que le rôle des femmes autochtones dans la gouvernance et le processus décisionnel et de déterminer les causes profondes de la violence, les questions liées aux biens immobiliers matrimoniaux dans les réserves et les problèmes que connaissent les femmes autochtones dans leurs collectivités. L'Organisme a collaboré avec plusieurs personnes et organisations afin de renforcer la capacité et de cerner les options pour sensibiliser le gouvernement du Canada, pour améliorer l'aptitude des femmes autochtones à établir des stratégies et des réseaux et pour faciliter leur accès à l'information sur les programmes et services.

Condition féminine Canada a contribué à des ateliers et à des réunions avec des femmes autochtones du Québec, du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Écosse, de l'Île-du-Prince-Édouard, de la Colombie-Britannique et de l'Ontario pour aider un groupe diversifié de femmes autochtones à développer une capacité de travailler ensemble en vue d'influer plus efficacement sur l'élaboration des politiques.

Par exemple, depuis 1999, Condition féminine Canada a fourni un soutien financier et des avis techniques à la nation Nishnawbe Aski du Nord de l'Ontario (voir <http://www.nan.on.ca/about/>) dans le cadre d'initiatives destinées aux femmes autochtones et à l'autogouvernance. Ces initiatives ont donné des résultats notables et concrets au chapitre de la promotion d'une politique gouvernementale plus équitable. En 2003-2004, la première rencontre de femmes dirigeantes, chefs et conseillères de bande a été diffusée en direct dans tout le Nord de l'Ontario. La nation Nishnawbe Aski a produit un court film vidéo sur l'expérience des femmes.

La participation politique des femmes autochtones a ainsi bénéficié d'une grande visibilité dans tout le Nord canadien, contribuant à créer un environnement de changement positif et durable. Ces efforts ont permis de réaliser les résultats suivants : recommandation pour une représentation égale des aînées et des aînés aux réunions des chefs et aux congrès, participation de groupes représentant les femmes au processus décisionnel de la nation Nishnawbe Aski et augmentation considérable du taux de participation des femmes chefs et conseillères, soit de 12 p. 100 en 1999 à 24 p. 100 en 2003.

Dans le cadre de son examen de la législation et de son incidence, Condition féminine Canada a financé deux rapports de recherche stratégique, qui devraient être publiés en 2005-2006 :

- *Recherche de solutions de rechange au projet de loi C-31 : une étude des modèles matrimoniaux de politiques ayant trait à la citoyenneté et à l'appartenance à une collectivité des Premières nations*, par Jo-Anne Fiske et Evelyn George;
- *Projet de loi C-31 -- L'inscription au registre des indiens, l'appartenance à la bande et la reconnaissance de la paternité*, par Michelle M. Mann.



Les efforts combinés de Condition féminine Canada et d'autres partenaires permettent de se pencher sur les défis que les femmes autochtones ont mis en lumière. Ces efforts constituent des étapes progressives vers la suppression des obstacles systémiques et persistants auxquels font face les femmes autochtones. En étroite collaboration avec le ministère des Affaires indiennes et du Nord (voir <http://www.aainc-inac.gc.ca/>) et d'autres

## 2.5.1.7 Promouvoir la pleine participation des femmes autochtones

Cette initiative a permis de mieux connaître les politiques et programmes existants, ce qui permettra en retour d'aider les femmes entrepreneures à obtenir de l'aide et des ressources de divers secteurs gouvernementaux. Comme il estime nécessaire de recueillir plus d'information sur les entrepreneures canadiennes faisant du commerce sur la scène internationale, le comité a l'intention d'obtenir des statistiques supplémentaires au cours de la prochaine année et de fixer des priorités pour les initiatives de collaboration.

En mars 2003, Condition féminine Canada a fait une présentation au Groupe de travail du premier ministre sur les femmes entrepreneures (voir <http://www.liberal.parl.gc.ca/entrepreneur/about.asp?lang=fr>) afin d'accroître la sensibilisation aux défis auxquels les femmes entrepreneures sont confrontées et de suggérer des moyens d'atténuer ces défis (p. ex. meilleur accès au financement, aux compétences, à la formation et aux avantages). Le Groupe de travail a tenu compte de ces suggestions dans les recommandations de son rapport final, publié en octobre 2003 (voir [http://www.liberal.parl.gc.ca/entrepreneur/documents/031029\\_final\\_report\\_fr.pdf](http://www.liberal.parl.gc.ca/entrepreneur/documents/031029_final_report_fr.pdf)).

Afin de cerner les options en matière de politiques pour soutenir les femmes entrepreneures, Condition féminine Canada a publié, en novembre 2003, un rapport de recherche intitulé *Le travail autonome des femmes : options stratégiques qui favorisent l'égalité et les possibilités économiques* par Jennifer Rooney, Donna Lero, Karen Korabik et Denise L. Whitehead (voir [http://www.cfc-swc.gc.ca/pubs/0662354303/index\\_f.html](http://www.cfc-swc.gc.ca/pubs/0662354303/index_f.html)). Le rapport formule des recommandations en vue d'améliorer la capacité des travailleuses autonomes, tout particulièrement celles à faible revenu, d'accéder à une plus grande protection sociale.

En vue de favoriser l'expansion des entreprises dirigées par des Canadiennes et d'élargir leur accès à l'exportation, Condition féminine Canada a poursuivi son travail au sein du Comité de promotion des femmes en commerce international, créé en mars 2003. Au cours de leur première année de coprésidence du comité, Condition féminine Canada et MAECI ont parrainé une recherche sur les programmes et services destinés aux petites et moyennes entreprises dirigées par des Canadiennes et le commerce.

- la mobilité de la main-d'œuvre et les accords commerciaux;
- le secteur des soins de la santé, les accords commerciaux et la santé des femmes;
- l'accès des femmes handicapées au commerce;
- les femmes autochtones et le commerce;
- créer des modèles canadiens pour intégrer une perspective tenant compte des différences entre les sexes dans les accords commerciaux.



## 2.5.1.5 Soutien accru aux enfants et aux familles

L'Organisme estimait pouvoir avoir une plus grande incidence sur les politiques familiales en concentrant ses efforts sur la question de la garde des enfants et en appuyant une importante conférence d'orientation des politiques et programmes futurs. Les investissements faits par Condition féminine Canada, ainsi que sa participation et son expertise, ont valu à l'Organisme une invitation à se joindre au comité directeur de la conférence d'orientation. L'Organisme s'est assuré que tous les aspects de la conférence, ses participantes et participants, ses produits de communication, intègrent les considérations liées à l'égalité entre les sexes ayant trait à l'apprentissage et à la garde de jeunes enfants.

L'Organisme a aussi contribué à l'amélioration des politiques afin d'aider les personnes âgées à faible revenu, dont plusieurs sont des femmes seules qui, pendant une grande partie de la vie, ont été à l'écart de la main-d'œuvre active pour s'occuper de leurs enfants. Condition féminine Canada a fait des présentations écrites et en personne au Groupe de travail libéral du premier ministre sur les aînés. Le Groupe de travail a publié son rapport en février 2004 (voir

[http://www.liberal.parl.gc.ca/seniors/documents/report\\_fr.pdf](http://www.liberal.parl.gc.ca/seniors/documents/report_fr.pdf)). En plus de fournir des statistiques et des analyses comparatives entre les sexes concernant la situation des aînées, Condition féminine Canada a fait état des options en matière de politiques pour réduire les inégalités entre les sexes auxquelles font face les aînées d'aujourd'hui et de demain – par exemple, s'assurer que les prestations versées aux couples d'aînés sont équitables pour les deux partenaires, que les femmes ont accès à de l'information sur la planification financière en fonction de leurs besoins particuliers et qu'elles bénéficient d'un soutien adéquat au titre de l'accumulation des droits à pension pendant les années où elles prennent soin de leur famille. Grâce aux présentations de l'Organisme, le rapport du Groupe de travail a désigné les aînées seules comme groupe vulnérable et a proposé un examen complet des programmes destinés aux personnes âgées, notamment la Sécurité de la vieillesse et le Supplément de revenu garanti.

## 2.5.1.6 Accroître les possibilités dans l'économie mondiale du savoir

En collaboration avec le ministère des Affaires étrangères et du Commerce international (MAECI) et d'autres ministères clés, Condition féminine Canada a pris des mesures pour permettre une meilleure compréhension des répercussions des politiques commerciales internationales sur les Canadiennes et les Canadiens et pour renforcer la capacité des groupes de femmes et d'autres partenaires de participer au dialogue politique sur le commerce international.

En 2003-2004, Condition féminine Canada a poursuivi ce travail en offrant un soutien stratégique et financier à sept projets de recherche sous le thème *Les accords commerciaux et les femmes*. Les rapports finaux devraient être publiés d'ici la fin de 2004. La recherche a porté sur les questions suivantes :

[http://www.labour-info-travail.org/E\\_CAL\\_DESC.fm](http://www.labour-info-travail.org/E_CAL_DESC.fm)). Un document interne a été produit, et les ministres ont pu partager ce document avec les collègues responsables des politiques et programmes en matière de marché du travail, de sécurité sociale et de ressources humaines;

- il a soutenu la recherche participative dans la région Atlantique, où l'on retrouve une vaste proportion de travailleuses atypiques, afin d'évaluer l'incidence de la récente extension des congés parentaux sur les femmes de la région et leurs enfants. La recherche voulait déterminer qui y avait accès et quels étaient les écarts d'accès entre les femmes afin de cibler ces secteurs dans les politiques et programmes éventuels de soutien à la famille;

- il a participé à l'examen du Programme concernant les aides familiaux résidents, en collaboration avec Citoyenneté et Immigration Canada (CIC) et Ressources humaines et Développement des compétences Canada (RHDC), donnant ainsi l'assurance que les changements futurs aux politiques et programmes porteront sur les critères suivants :

- meilleure compréhension des effets d'un programme sur l'égalité entre les sexes;
- besoin à long terme d'équilibrer les intérêts des familles avec enfants qui emploient des aides familiaux et la protection nécessaire à ces aidants pour se prémunir contre les abus et l'exploitation;
- possibilité de supprimer l'obligation de demeurer chez l'employeur.

Pour accroître la sensibilisation aux effets des politiques et programmes existants et pour mieux faire comprendre leur incidence, ainsi que pour recommander de nouvelles politiques et de nouveaux programmes visant à améliorer l'accès aux prestations pour les travailleuses atypiques, Condition féminine Canada a publié trois rapports de recherche en 2003-2004 :

- *Les femmes occupant des postes atypiques : le défi de la politique gouvernementale* par Monica Townson;
- *Vivre dans l'insécurité complète : répercussions des tendances du travail atypiques sur les mères chefs de famille monoparentale* par Marylee Stephenson et Ruth Emery;
- *Le travail autonome des femmes : options stratégiques qui favorisent l'égalité et les possibilités économiques* par Jennifer Rooney, Donna Lero, Karen Korabik et Denise L. Whitehead.

L'Organisme a également lancé diverses initiatives visant à mieux faire connaître et comprendre l'incidence des politiques et programmes existants et à recommander de nouveaux programmes et de nouvelles politiques pour améliorer l'accès aux prestations pour les travailleuses atypiques (consultez le rapport du Fonds de recherche en matière de politiques sur le site Web de Condition féminine Canada) et pour traiter des dimensions de la pauvreté liées à l'égalité entre les sexes afin de mener à des stratégies de réduction de la pauvreté aux niveaux local, provincial et fédéral.

La réussite de cette séance a servi de catalyseur pour la discussion de la table ronde sur l'égalité entre les sexes, le commerce et le développement, organisée par Condition féminine Canada en partenariat avec le MAECI et l'ACDI.

- travaillant avec d'autres pays au sein du forum des ministres du Commonwealth responsables de la condition féminine pour s'assurer que le plan d'action du Commonwealth (2005-2015) comprenne les questions liées à l'égalité entre les sexes et les budgets, ainsi que d'autres préoccupations prioritaires, comme la pauvreté et les droits de la personne (voir <http://www.thecommonwealth.org/>);
- représentant le Canada au symposium de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (voir <http://www.unecp.org/>). Ce symposium permet aux pays de partager leur expérience et leurs pratiques exemplaires en matière d'amélioration de la situation de la femme dans l'économie. Il comprend une séance sur les budgets qui tiennent compte des considérations liées à l'égalité entre les sexes que l'Organisation a été invitée à présider. Les documents soumis indiquent que plusieurs pays ont pris connaissance de l'expérience canadienne et certains ont mis à profit ces travaux, ce qui démontre encore une fois la contribution du Canada à l'ensemble croissant des connaissances et pratiques à l'échelle internationale;

- en s'inspirant des politiques canadiennes sur les questions touchant les femmes autochtones, aidant aux préparatifs du Canada en vue de sa participation à l'Instance permanente des Nations Unies sur les questions autochtones qui se concentrera en 2004 sur les femmes autochtones. Condition féminine Canada a contribué aux déclarations de la délégation canadienne, ce qui comprend les renvois aux préoccupations des femmes autochtones, qui font maintenant partie du rapport de l'Instance et aux déclarations officielles de l'Instance permanente (voir <http://www.un.org/hr/indigenusforum/>).

#### 2.5.1.4 Améliorer l'accès aux prestations pour les travailleuses atypiques

Pour traiter des questions liées au travail atypique, Condition féminine Canada a accordé une plus grande importance à l'emploi précaire et à la vulnérabilité de ces travailleuses, dont la plupart n'ont pas accès à une protection et à des avantages sociaux auxquels même d'autres travailleuses atypiques ont accès. Dans l'immédiat, et en partenariat avec d'autres gouvernements, des ministères fédéraux et des partenaires, l'Organisation a entrepris des initiatives afin de faire prendre conscience et de mieux faire comprendre les diverses options en matière de politiques et de programmes qui amélioreraient l'accès aux prestations pour les travailleuses et les travailleurs atypiques. Par exemple :

- il a contribué à la recherche et à l'élaboration d'un rapport sur le nombre de travailleuses occupant des postes atypiques et sur les éléments démographiques les caractérisant, ainsi qu'à des analyses sur les lacunes au plan des avantages sociaux dans ce secteur pour le forum fédéral-provincial-territorial des ministres responsables de la condition féminine (voir

- participant à trois rencontres de la Commission interaméricaine des Femmes (CIF);
- collaborant avec le secrétariat permanent de la CIF, l'ancien ministre des Affaires étrangères et du Commerce international (MAECI) et avec l'Agence canadienne de développement international (ACDI) – voir <http://www.acdi-cida.gc.ca/index-f.htm> pour veiller à ce que les questions touchant l'égalité entre les sexes et le commerce soient au cœur de la deuxième réunion des ministres ou des hauts fonctionnaires chargés de l'établissement des politiques d'avancement de la femme des Etats membres de l'Organisation des Etats américains (OEA), en avril 2004. Condition féminine Canada a fourni des commentaires relativement au programme ministériel et a aidé la CIF à rédiger la déclaration ministérielle et les résolutions afférentes. L'Organisme a aussi obtenu que la réunion ministérielle mette l'accent sur l'égalité véritable et les questions liées au commerce;
- augmentant, au sein de l'OEA (voir <http://www.oas.org/main/french/>), la sensibilisation à l'égard de la nécessité d'intégrer l'égalité entre les sexes dans les programmes et politiques de l'OEA. Plusieurs réalisations en ont découlé :
  - collaboration entre la CIF et la section commerciale de l'OEA, ce qui comprend des documents de travail pour la réunion et l'inclusion des différences entre les sexes à la Conférence sur la sécurité continentale de 2003 et dans la *Déclaration de Nuevo Leon* (voir <http://www.usembassy-mexico.gov/bf/summit/declaration.pdf>), que les dirigeantes et dirigeants de pays ont adopté au Sommet spécial des Amériques en janvier 2004. Par ailleurs, en 2003-2004, Condition féminine Canada a également traduit en espagnol et en portugais, le document intitulé *L'évaluation de la violence contre les femmes : Un profil statistique* (voir [http://www.cfc-swc.gc.ca/pubs/0662331664/index\\_f.html](http://www.cfc-swc.gc.ca/pubs/0662331664/index_f.html)), à l'intention de l'Organisation des Etats américains. Condition féminine Canada a présenté le document dans 34 pays des Amériques ayant manifesté un vif intérêt à mettre sur pied des systèmes de collecte de données sur la violence ou à renforcer leurs systèmes existants;
- fournissant des avis et du soutien relativement à l'atelier organisé par l'Organisation mondiale du commerce (OMC) sur le thème *La femme et le commerce dans l'OMC*. Cet atelier constituait la toute première évocation de ce sujet au sein de l'OMC. Plusieurs recommandations recueillies dans le cadre de l'atelier ont été mises en oeuvre, notamment l'augmentation ciblée de femmes nommées aux comités de l'OMC. Le succès de cet atelier a mené à des discussions en table ronde sur l'égalité entre les sexes, le commerce et le développement. Condition féminine Canada a organisé ces discussions en partenariat avec le MAECI et l'ACDI.



En tout, plus de 100 analystes gouvernementaux ont reçu une formation en ACS dans le cadre de ces projets pilotes axés sur le renforcement des capacités, ce qui a permis de recueillir les commentaires suivants :

- après avoir suivi le cours, 88 p. 100 ont indiqué être en mesure d'expliquer les notions fondamentales et le fonctionnement des principaux outils pour l'intégration de l'ACS dans leur ministère;
- 82 p. 100 recommanderaient à leurs collègues de suivre le cours;
- 92,6 p. 100 ont affirmé être capables d'appliquer l'ACS dans leur secteur de travail;

- en septembre 2003, Condition féminine Canada a tenu une première formation à l'intention des formatrices et des formateurs. Face à l'intérêt et aux demandes, la formation a pris de l'ampleur et a même dépassé les attentes. Cinq personnes ont donné la formation sur l'ACS et ont reçu des évaluations positives de la part des participantes et des participants;

- des délégations internationales d'expertes et d'experts sur les questions liés à l'égalité entre les sexes provenant de ministères d'autres pays, d'organisations non gouvernementales et d'universités ont fait appel à l'expertise de Condition féminine Canada pour mettre sur pied leurs propres stratégies d'analyse comparative entre les sexes, leurs outils et leurs programmes de formation. Par exemple, l'Office of the Status of Women de l'Afrique du sud utilise des stratégies, des outils et des programmes de formation sur l'ACS. Certains travaux sont en cours et d'autres sont terminés. L'Afrique du sud a également mis en application les connaissances acquises au cours de la formation et appliquera l'ACS à ces mesures organisationnelles en matière de renforcement des capacités et de rendement.

### 2.5.1.3 Promotion de l'égalité entre les sexes au plan mondial

Dans le cadre de son engagement à promouvoir l'égalité entre les sexes au pays et à l'étranger, l'Organisme a contribué aux préparatifs du Canada en vue de la tenue du Sommet mondial sur la société de l'information de 2003. Condition féminine Canada a travaillé avec d'autres ministères fédéraux à l'intégration des considérations liées à l'égalité entre les sexes dans les processus du Sommet et les documents faisant état des résultats. Par le biais de ce travail, Condition féminine Canada a permis d'améliorer la sensibilisation aux dimensions du fossé numérique liées à l'égalité entre les sexes et à la nécessité d'assurer un accès complet et égal aux technologies de l'information et de communication. Par conséquent, les documents faisant état des résultats de la première phase contiennent un renvoi spécifique à l'égalité entre les sexes et à l'habilitation des femmes.

Condition féminine Canada a aussi participé à d'autres activités internationales visant à promouvoir l'égalité entre les sexes au plan mondial en :

gouvernementaux, l'Organisme a entrepris l'examen de modèles de mécanismes de responsabilité pour assurer une meilleure cohérence de la stratégie gouvernementale. Pour ce faire, il s'attaquera à un ensemble de défis et dirigera une initiative interministérielle afin de créer un outil de diagnostic qui permettra de cerner les priorités futures du gouvernement du Canada qui auront une incidence sur les femmes. Par le biais de dialogues thématiques, Condition féminine Canada invitera les Canadiennes et les Canadiens à envisager des moyens d'aider à définir la responsabilité du gouvernement du Canada en matière d'égalité entre les sexes. Le 29 mars 2004, à Halifax (Nouvelle-Écosse), la ministre d'État (Multiculturalisme et Situation de la femme), a mené un premier dialogue qui a permis de recueillir de nombreuses suggestions. Il est clairement ressorti de ce dialogue que l'éducation demeure la clé – l'éducation des Canadiennes et des Canadiens, relativement à la réalité, à savoir que même si elles composent 51 p. 100 de la population canadienne, les femmes n'ont pas encore réalisé l'égalité véritable.

## 2.5.1.2 Utilisation de l'analyse comparative entre les sexes

Au cours de la période visée de 2003-2004, Condition féminine Canada a travaillé en collaboration avec plusieurs ministères pour permettre une meilleure compréhension de l'analyse comparative entre les sexes (ACS) et élaborer des stratégies de partenariats au sein du gouvernement, ainsi qu'avec des secteurs clés de l'extérieur du gouvernement, à l'échelle nationale et internationale. Des fonctionnaires de Condition féminine Canada ont fait des présentations sur l'ACS à divers groupes communautaires pour les aider à comprendre le rôle que l'ACS peut jouer dans le cadre de la promotion de l'égalité entre les sexes. Ils ont également facilité l'échange d'information sur l'ACS et l'intégration des questions liées à l'égalité entre les sexes aux niveaux local, régional, provincial, territorial, national et international.

D'après l'expérience de Condition féminine Canada sur la scène internationale, le moyen le plus efficace d'intégrer l'ACS aux politiques et programmes est par l'entremise de projets pilotes démontrant l'efficacité de l'ACS à obtenir des résultats au chapitre de l'égalité entre les sexes. Les partenariats dans le cadre de projets pilotes peuvent mettre l'accent sur :

- le transfert des connaissances et compétences associées à l'ACS comme résultat final;
- un enjeu stratégique ou un programme particulier, déterminé avec le partenaire, ayant pour but d'améliorer l'égalité entre les sexes.

En 2003-2004, Condition féminine Canada a dépassé son objectif de trois projets pilotes axés sur le transfert de connaissances et de compétences et a mené un total de cinq projets pilotes axés sur le renforcement des capacités avec des ministères fédéraux (deux sections de Patrimoine canadien; Défense nationale; le comité fédéral des Canadiennes dans la science et la technologie représentant 14 ministères) et le gouvernement de la Saskatchewan.

**Résultat stratégique : Des politiques publiques renforcées et plus équitables par le biais de politiques, de recherches, de programmes et de services qui tiennent compte des répercussions différentes sur les femmes et les hommes, de la diversité des points de vue des femmes et des réalités qui font partie de leur vie.**

**Stratégie : Diriger et administrer le Programme d'action pour l'égalité entre les sexes.**

## 2.5.1.1 Promotion du Programme d'action pour l'égalité entre les sexes

Pour réaliser ce résultat stratégique visant à influencer sur l'élaboration et l'établissement de politiques publiques renforcées et plus équitables au Canada, Condition féminine Canada a poursuivi ses travaux de promotion du Programme d'action pour l'égalité entre les sexes en continuant de travailler avec d'autres ministères et organismes fédéraux, d'autres administrations et des groupes communautaires, afin de réaliser les objectifs suivants :

- permettre une meilleure compréhension du lien existant entre l'égalité entre les sexes et l'environnement des politiques socio-économiques;
- établir un lien direct entre les activités internationales, comme les activités de mise en oeuvre sous la CEDAW, et les priorités nationales;
- favoriser une participation accrue et valable des Canadiennes et des Canadiens – tout particulièrement ceux qui sont touchés de près par les décisions en matière de politiques – dans le processus d'élaboration;
- veiller à ce que les mesures gouvernementales tiennent davantage compte des questions liées à l'inclusion, à la diversité et à l'élimination de la discrimination et, par conséquent, qu'elles ciblent davantage les populations vulnérables.

Pour évaluer et contrôler les progrès réalisés par le Programme d'action pour l'égalité entre les sexes, Condition féminine Canada a effectué un sondage auprès de 24 ministères relativement à leurs accomplissements au titre de la promotion de l'égalité entre les sexes au cours des quatre dernières années. Le sondage a révélé que les mesures prises par le gouvernement du Canada ont une incidence positive sur la vie des Canadiennes et sur leurs familles. Il est également ressorti du sondage qu'il fallait :

- améliorer la coordination horizontale et la responsabilisation des réponses du gouvernement, afin d'assurer la cohérence et l'intégrité, ainsi que le suivi des changements;
- améliorer la collecte et l'utilisation des données sur la portée et la nature des inégalités persistantes;
- utiliser des indicateurs clés et des objectifs-repères pour mieux comprendre les tendances, déterminer les lacunes en matière de politiques et fixer des buts.

Dans le discours du Trône de 2004, le gouvernement du Canada a clairement réitéré son engagement à promouvoir l'égalité entre les sexes, posant ainsi un jalon ferme en faveur d'une responsabilisation accrue et durable. Tel que mentionné précédemment, par l'entremise d'un dialogue avec des intervenants gouvernementaux et non

## 2.5.1 Des politiques publiques renforcées et équitables

- offrant aux employées et aux employés un plus grand accès à l'information et en suscitant leur participation dans les processus de planification et d'évaluation;
- élaborant un cadre d'évaluation ministériel;
- poursuivant l'examen des recommandations formulées dans le rapport interne du groupe de travail produit en réponse au sondage mené auprès des fonctionnaires fédéraux;
- poursuivant la mise en oeuvre d'infrastructures de gestion de l'information et des technologies de l'information dans le contexte de l'initiative Gouvernement en direct;
- continuant de développer les capacités intranet;
- en mettant en oeuvre des normes de service dans des secteurs déterminés.

Condition féminine Canada travaille aussi à la réalisation de son troisième objectif, à savoir l'amélioration de l'efficacité ministérielle en :

- participation du Canada aux travaux de la Commission de la condition de la femme des Nations Unies;
- participation au Comité exécutif de la Commission interaméricaine des femmes (CIF) de l'Organisation des états américains;
- participation aux travaux du groupe de travail spécial sur l'intégration des femmes dans le Forum de coopération économique Asie-Pacifique (APEC);
- rôle de premier plan dans les travaux d'autres organisations multilatérales en ce qui a trait à l'égalité entre les sexes, y compris le Commonwealth;
- amélioration des connaissances par le financement de recherches et la facilitation du partage de l'information afin d'influer sur l'élaboration de politiques associées à la mondialisation et à l'intensification du commerce international;
- avec les provinces et les territoires, contribution à des projets pour les femmes autochtones et la lutte contre la violence familiale.

Canada a également favorisé les partenariats comme suit :

Quant au deuxième résultat visant un large éventail d'intervenantes et d'intervenants, l'Organisme a accéléré l'élargissement des connaissances, une stratégie comportant diverses activités, notamment la conduite de recherches et la diffusion de leurs résultats, l'analyse des enjeux actuels et éventuels et le partage d'information et de données entre les intervenantes et intervenants, au pays et à l'échelle internationale. Condition féminine Canada a également favorisé les partenariats comme suit :

- il a contribué aux travaux d'autres ministères et organismes fédéraux dans certains secteurs stratégiques, comme la garde d'enfants.
- Condition féminine Canada a également continué de travailler avec ses partenaires au sein du gouvernement en vue d'améliorer l'accès des femmes aux prestations, de lutter contre le grave problème du trafic de femmes et de traiter de questions importantes pour les femmes autochtones.



## 2.5 Réalisations ministérielles

Pour remplir sa mission de promotion de l'égalité entre les sexes, Condition féminine Canada a établi des partenariats avec d'autres ministères et organismes fédéraux. L'organisme travaille également avec d'autres ordres de gouvernement, des institutions, des organisations et des collectivités au sein du Canada, ainsi que sur la scène internationale.

Cette section passe en revue les progrès de Condition féminine Canada au plan de la réalisation des résultats stratégiques au cours de la période visée par le rapport, en tenant compte des engagements pris dans le rapport des plans et priorités de 2003-2004. Pour s'acquitter de sa mission, Condition féminine Canada a défini deux résultats stratégiques à long terme :

1. Politiques gouvernementales affirmées et plus équitables, grâce à des politiques, à des recherches, à des programmes et à des services qui tiennent compte des répercussions différentes sur les femmes et les hommes, de la diversité de points de vue des femmes et des réalités qui font partie de leur vie.
2. Un plus large éventail d'intervenantes et d'intervenants informés et efficaces, qui travaillent activement à promouvoir l'égalité entre les sexes, y compris des groupes et des institutions des secteurs public, privé et bénévole.

3. Plus grande efficacité de l'Organisme.

Le plan stratégique 2001-2004 établit un cadre qui met l'accent sur l'amélioration de la gestion interne et des rapports externes.

Pour atteindre le premier objectif, à savoir d'obtenir des politiques affirmées et plus équitables, voici ce que l'Organisme a fait pour s'acquitter de ses responsabilités aux termes du Programme d'action pour l'égalité entre les sexes :

- il a accéléré les activités dans le secteur de la mise en oeuvre de l'analyse comparative entre les sexes;
- il a financé des groupes de femmes et autres organisations oeuvrant pour l'égalité afin d'accroître la capacité de l'Organisme de travailler avec un plus large éventail de groupes afin de s'attaquer aux nouveaux enjeux liés à la promotion de l'égalité entre les sexes;
- il a suscité la participation soutenue et structurée des Canadiennes et des Canadiens à l'élaboration des politiques afin de veiller à ce que les expériences et les points de vue des femmes soient pris en compte dans l'examen du programme de politiques gouvernementales, ainsi que dans la planification pour l'avenir;
- il a poursuivi la réalisation des engagements du Canada au plan international afin de soutenir notre statut de chef de file mondial dans les dossiers relatifs à l'égalité entre les sexes;

différence.	
1.15 - Sensibilisation accrue aux questions d'égalité entre les sexes de certains ministères fédéraux.	Sondage sur l'ACS; Distribution des rapports de recherche du FRP et rétroaction des autres ministères.
1.16 - D'éventuels partenaires pouvant contribuer à la diffusion de connaissances ou à la production approuvent Condition féminine Canada pour travailler en collaboration.	Formations des formateurs; Travaux du FRP avec MAINC et PRP sur l'élaboration de thèmes pour les appels de proposition de 2003.
1.7 - Meilleure compréhension des questions d'égalité entre les sexes dans le cadre des processus d'élaboration de stratégies ou de politiques horizontales dans les ministères fédéraux.	ACS en 2004-2005.
2.8 - Les intervenantes et intervenants clés qui s'intéressent aux enjeux (nationaux et internationaux) échangent plus d'information et élargissent leurs connaissances.	Bay St. George Status of Women Council; Projets pilotes sur l'ACS; Fédération canadienne des municipalités.
2.9 - Meilleure compréhension commune de l'ACS chez certains partenaires.	Sondage sur l'ACS.
2.11 - Les groupes de femmes et d'autres organisations oeuvrant pour l'égalité comprennent un enjeu précis et mobilisent leurs membres pour intervenir auprès d'institutions clés.	Manitoba Child Care Coalition.
2.1 - Mécanismes, processus et initiatives évidents d'élaboration de politiques et de programmes qui tiennent compte des considérations liées à l'égalité entre les sexes dans certaines institutions.	Partenariat rural canadien.
2.3 - Les groupes de femmes et d'autres organisations oeuvrant pour l'égalité participent au processus décisionnel des institutions.	Partenariat rural canadien.
2.12 - Les groupes de femmes et d'autres organisations oeuvrant pour l'égalité comprennent l'incidence de certaines politiques (ou de leur absence) et mobilisent leurs membres pour intervenir auprès d'institutions clés, des gouvernements et du public dans la recherche de solutions.	Manitoba Child Care Coalition; International Center to Combat Exploitation of Children.
2.5 - Compréhension des enjeux liés à l'égalité par les institutions et mobilisation pour trouver des solutions.	Fédération canadienne des municipalités; Partenariat rural canadien.
2.13 - Les questions relatives à l'égalité se retrouvent de plus en plus dans les réseaux de recherche des institutions et des réseaux de recherche sur les politiques, et ce, aussi bien au pays qu'à l'échelle internationale.	Commission du droit du Canada et Réseaux de recherches en politique publique; Conférences Metropolis nationales et internationales; PRP; Alliances avec Pauktuittit; Sommet des femmes lors du Congrès mondial académien.

24 -	Capacité accrue des ONG d'influencer l'élaboration des politiques et des programmes.		Coprésidence du groupe de travail FPT sur les femmes autochtones.
25 -	Les groupes de femmes et d'autres organisations oeuvrant pour l'égalité se mobilisent pour participer à l'élaboration de politiques et de programmes gouvernementaux.		Équipes rurales des provinces de l'Atlantique; Fondation Action and Awareness; Prestations parentales de l'Atlantique.
28 -	Certains ministères fédéraux élaborent des processus tenant compte de l'égalité entre les sexes dans le but de faire participer des groupes de femmes et d'autres organisations oeuvrant pour cette égalité à l'élaboration de processus qui leur permettent de participer à l'établissement de politiques et de programmes.		Trafic.
29 -	Les valeurs et les intérêts canadiens ayant trait à l'égalité entre les sexes et aux droits fondamentaux des femmes sont représentés dans les forums internationaux.		Plan d'action du Commonwealth sur les sexes et le développement; Dossier de la CIE sur l'élimination de la violence faite aux femmes; Instance permanente des Nations Unies sur les questions autochtones.
<b>2. Un plus large éventail d'intervenantes et d'intervenants informés et efficaces</b>			
1.8 -	Meilleures connaissances (et utilisation des leçons apprises) et habiletés accrues pour appliquer l'ACS.		Programme de formation des formateurs en ACS.
1.9 -	Capacité accrue de certains ministères fédéraux de procéder à une ACS.		Résultats d'un nouvel outil d'évaluation conçu par Condition féminine Canada pour mesurer les résultats de l'application des connaissances en ACS acquises par une formation.
1.10 -	Meilleure compréhension commune chez certains partenaires fédéraux des questions liées à l'égalité entre les sexes dans des domaines comme le commerce international.		Rapports de recherche du FRP; Développement du commerce fédéral et international.
1.12 -	Détermination de secteurs critiques par rapport à l'égalité entre les sexes par des ministères et des groupes communautaires mobilisés.		Trafic de personnes; Capital social (collaboration avec le projet de recherche sur les politiques (PRP)).
1.4 -	Conception de meilleures politiques par d'autres ministères grâce à une utilisation commune des outils et des connaissances et une analyse plus exhaustive.		Accord de Vancouver.
1.13 -	Meilleure connaissance des enjeux et des stratégies visant à promouvoir cette connaissance par les groupes de femmes et d'autres groupes bénévoles.		
1.14 -	Divers ministères fédéraux et provinciaux, institutions internationales, groupes de femmes, organisations oeuvrant pour l'égalité, universitaires, chercheurs et chercheurs sont mieux informés sur les nouvelles et pressantes questions relatives à l'égalité entre les sexes (p. ex. celles cernées par le Programme de promotion de la femme ou le Fonds de recherche en matière de politiques).		Nation Nishnawbe Aski; Rapports de recherche financés et publiés par le FRP.
1.5 -	Les mesures prises par les groupes de femmes et organisations oeuvrant pour l'égalité en vue de promouvoir l'égalité entre les sexes font une		Programme de financement en 2004-2005.



## 2.4 Sommaire du rendement de l'Organisme

L'aperçu qui suit décrit les possibilités à court et à moyen terme qui s'offrent à Condition féminine Canada pour respecter les engagements prépondérants pris dans son plan stratégique de 2001-2004 et guider le gouvernement du Canada afin que celui-ci puisse montrer des progrès en matière d'égalité entre les sexes.

Répercussion recherchée		Manifestée par	
1. Politiques affirmées et plus équitables			
16 - Une meilleure compréhension et détermination, au sein de ministères choisis, d'institutions clés et de groupes communautaires, des liens entre les engagements internationaux et nationaux en ce qui concerne des enjeux choisis (p. ex. la pauvreté des femmes et, plus particulièrement, les obstacles auxquels se heurtent les femmes autochtones), y compris des lacunes potentielles.	17 - Une démarche concertée avec des ministères fédéraux clés pour appuyer le Programme d'action pour l'égalité entre les sexes.	18 - Examen par les ministères clés des lacunes, et confirmation des enjeux clés auxquels ils travailleront avec Condition féminine Canada.	19 - Les groupes de femmes et d'autres organisations oeuvrant pour l'égalité comprennent l'enjeu et sont mobilisés pour obtenir la participation du public.
8 - Collaboration entre le gouvernement du Canada et un partenaire soit à l'échelle locale, régionale, nationale, provinciale, territoriale ou internationale pour mettre en place certaines initiatives sur l'ACS et l'intégration de la question de l'égalité entre les sexes dans le contexte d'initiatives choisies.	20 - Changement évident dans la formulation des politiques et des programmes dans certains ministères fédéraux.		
22 - Leadership visible du gouvernement du Canada à l'échelle provinciale, territoriale, nationale et internationale en matière d'ACS et d'intégration des considérations liées à l'égalité entre les sexes.			
ACS en 2004-2005 – bien que la plupart des ministères soient toujours à l'étape du développement de leurs capacités et qu'il soit donc trop tôt pour déceler des changements évidents, après avoir utilisé les documents de formation en ACS de Condition féminine Canada, CIC compile les analyses nécessaires pour apporter des changements à certaines politiques et à certains programmes.	ACS en Afrique du sud; Les femmes et le commerce, OMC; Réseau des responsables de questions liées à l'intégration des sexes de l'APEC; Coordinateur de l'intégration des enjeux liés à l'égalité entre les sexes à l'OCDE; Expertise du Comité exécutif de la Commission interaméricaine des femmes (CIF) sur les		



## 2.3 Attentes en matière de rendement et schéma logique ministériel

16 -	Une meilleure compréhension et détermination, au sein de ministères choisis, d'institutions clés et de groupes communautaires, des liens entre les engagements internationaux et nationaux en ce qui concerne des enjeux choisis (p. ex. la pauvreté des femmes et, plus particulièrement, les obstacles auxquels se heurtent les femmes autochtones), y compris des lacunes potentielles.
17 -	Une démarche concertée avec des ministères fédéraux clés pour appuyer le Programme d'action.
22 -	Un leadership visible du gouvernement du Canada à l'échelle provinciale, territoriale, nationale et internationale en matière d'analyse comparative entre les sexes (ACS) et d'intégration des considérations liées à l'égalité entre les sexes.
26 -	Les nouveaux groupes sont plus sensibilisés à l'importance de la participation des citoyennes et citoyens dans le processus d'élaboration des politiques et des programmes.
29 -	Les valeurs et les intérêts canadiens ayant trait à l'égalité entre les sexes et aux droits fondamentaux des femmes sont représentés dans les forums internationaux.
30 -	Les groupes de femmes et d'autres organisations oeuvrant pour l'égalité se mobilisent pour participer à l'élaboration de politiques gouvernementales.
<b>2. Un plus large éventail d'intervenants informés et efficaces</b>	
1.12 -	Participation de ministères et de groupes communautaires à l'identification des domaines critiques en matière d'égalité entre les sexes.
1.14 -	Divers ministères fédéraux et provinciaux, institutions internationales, groupes de femmes, organisations oeuvrant pour l'égalité, universitaires, chercheuses et chercheurs sont mieux informés sur les nouvelles et pressantes questions relatives à l'égalité entre les sexes (p. ex. celles cernées par le Programme de promotion de la femme ou le Fonds de recherche en matière de politiques).
2.8 -	Les intervenantes et intervenants clés qui s'intéressent aux enjeux (nationaux et internationaux) échangent plus d'information et clarifient leurs connaissances.
2.10 -	Les intervenantes et intervenants clés qui s'intéressent aux enjeux (nationaux et internationaux) sont plus aptes à intégrer l'ACS.
2.11 -	Les groupes de femmes et d'autres organisations oeuvrant pour l'égalité comprennent un enjeu précis et mobilisent leurs membres pour intervenir auprès d'institutions clés.
2.12 -	Les groupes de femmes et d'autres organisations oeuvrant pour l'égalité comprennent l'incidence de certaines politiques (ou de leur absence) et mobilisent leurs membres pour intervenir auprès d'institutions clés, des gouvernements et du public dans la recherche de solutions.
2.13 -	Les questions relatives à l'égalité se retrouvent de plus en plus dans les programmes de recherche des institutions et des réseaux de recherche sur les politiques, et ce, aussi bien au pays qu'à l'échelle internationale.
<b>3. Efficacité de l'Organisme</b>	
12 -	Promotion des rôles et de la contribution de Condition féminine Canada par son personnel auprès de certains groupes clients et partenaires.
13 -	Amélioration de l'accès du public à de l'information pertinente et récente sur les programmes et services offerts par Condition féminine Canada.
14 -	Masse critique d'un personnel hautement qualifié et motivé au sein de l'Organisme.
15 -	Résolution des préoccupations que le personnel a exprimées dans le sondage de 2002 auprès des fonctionnaires fédéraux.
17 -	La clientèle est au courant des normes de service en vigueur dans des secteurs particuliers.
20 -	Saine gestion (gestion moderne).

<sup>1</sup> Les nombres renvoient aux principales répercussions et aux principaux résultats du plan stratégique 2001-2004

Il finance également de la recherche afin de mettre en lumière les dimensions des politiques gouvernementales ayant trait à l'égalité entre les sexes.

Ce rapport fait état des contributions et des défis de Condition féminine Canada pour la période visée. Dans l'annexe I intitulée « Efficacité de l'Organisme », des renseignements sur d'autres réalisations de Condition féminine Canada illustrent l'amélioration des opérations internes et de la gestion des ressources humaines. Dans la section 2.5.1, on trouve des détails supplémentaires sur les progrès accomplis en dirigeant le Programme d'action pour l'égalité entre les sexes. Dans la section 2.6, on trouve des renseignements sur la contribution de l'Organisme aux initiatives horizontales, y compris la modernisation de la fonction de contrôleur. Condition féminine Canada accueillera avec plaisir vos commentaires et vos questions, et vous invite à remplir le formulaire de rétroaction.

particuliers et les résultats réalisés dans le cadre de changements à long terme qui bénéficieront à la société canadienne. L'Organisme poursuivra sa quête de l'égalité entre les sexes.

Par conséquent, le présent rapport sur le rendement, ainsi que les prochains, mettront l'accent sur la responsabilisation, en accordant une importance particulière aux pratiques exemplaires et aux leçons ressortant de la mise en oeuvre de la gestion axée sur les résultats. Condition féminine Canada pourra ainsi se démarquer à titre d'organisation apprenante pouvant mettre à profit l'afflux constant de connaissances et de changements qui caractérisent le contexte actuel et permettent à l'Organisme de mesurer ses progrès.

Au cours de 2003-2004, l'Organisme s'est attaqué à plusieurs engagements rattachés aux objectifs et priorités du gouvernement du Canada énoncés dans le discours du Trône de 2004 et le Budget fédéral de 2004. Nous nous sommes engagés à avoir des politiques affirmées et plus équitables, à améliorer l'accès aux prestations pour les travailleuses atypiques, à augmenter l'aide fournie aux enfants et aux familles, à accroître les possibilités dans l'économie mondiale du savoir, à promouvoir la pleine participation des femmes autochtones, à contre la violence à l'endroit des femmes et à promouvoir l'égalité entre les sexes à l'échelle mondiale. Chaque engagement est rattaché aux plans et priorités ministériels, ce qui contribue à l'élaboration et à la mise en oeuvre de politiques, de programmes et de services en réponse aux priorités gouvernementales, tout en tenant compte des réalités diverses des Canadiennes et des Canadiens qui sont au coeur du mandat de l'Organisme.

Face à ces responsabilités et considérations, Condition féminine Canada adopte une démarche polyvalente pour s'acquitter de son rôle principal en matière de coordination de l'élaboration du Programme d'action pour l'égalité entre les sexes du gouvernement du Canada. Ce programme repose sur une stratégie pangouvernementale quinquennale comportant une vaste gamme d'activités ayant une incidence sur l'ensemble du gouvernement et de ses secteurs. Aux termes du programme, l'Organisme a intensifié ses efforts de partenariat afin d'intégrer les considérations liées à l'égalité entre les sexes à l'ensemble du gouvernement du Canada. Il doit travailler horizontalement avec les autres ministères et organismes pour les aider à accroître leurs capacités à intégrer les réalités propres aux femmes et aux hommes dans leurs politiques, programmes et services. L'Organisme travaille à l'amélioration de la capacité du secteur du bénévolat, à l'engagement des Canadiennes et des Canadiens dans le processus d'élaboration de politiques et à la réalisation des engagements internationaux et des obligations découlant de traités, notamment le *Programme d'action des Nations Unies* (Beijing, 1995, voir <http://www.un.org/womenwatch/daw/beijing/platform/>) et la Convention sur l'élimination de toutes les formes de discrimination à l'égard des femmes (CEDAW, voir <http://www.un.org/womenwatch/daw/cedaw/>).

L'Organisme soutient également les groupes de femmes et autres organisations oeuvrant en faveur de l'égalité pour leur permettre de développer les capacités nécessaires à la promotion des droits fondamentaux des femmes, à l'acquisition d'une plus grande autonomie et à la participation active dans l'élaboration de politiques gouvernementales.

## 2.1 Mandat, vision, missions et rôles

Tel qu'énoncé par le décret 1976-779 et la Loi de crédits 1976-77, Condition féminine Canada a pour mandat de « coordonner les politiques relatives à la situation de la femme et gérer les programmes qui s'y rapportent. »

*Vision de Condition féminine Canada :*

*Jouer un rôle crucial dans le respect des engagements du gouvernement du Canada de bâtir une société qui englobe et respecte l'ensemble des Canadiennes et des Canadiens, en faisant la promotion de l'égalité entre les sexes et de l'inclusion et de la participation, au Canada, des femmes et des filles, dans toute leur diversité.*

*La mission et le secteur d'activité :*

*Promouvoir l'égalité entre les sexes et la pleine participation des femmes à la vie économique, sociale, culturelle et politique du pays.*

*Les rôles définis par l'Organisme pour promouvoir l'égalité entre les sexes au Canada*

- *courtier du savoir entre la population canadienne et les décisionnaires fédéraux;*
- *portail de l'information sur les questions relatives à l'égalité entre les sexes;*
- *centre d'expertise.*

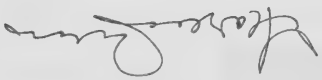
## 2.2 Contexte de présentation du rapport

Le présent rapport sur le rendement passe en revue les progrès réalisés par l'Organisme en 2003-2004 au titre de la mise en oeuvre de son plan stratégique échelonné sur quatre ans. Comme il l'a fait dans les dernières années, l'Organisme a maintenu le cap sur ses trois principales priorités, à savoir l'accroissement de l'autonomie économique des femmes, la réduction de la violence faite aux femmes et la promotion des droits fondamentaux des femmes.

Au cours de la dernière année, Condition féminine Canada a accru ses efforts en vue de devenir plus ouvert et redevable et de montrer des résultats aux Canadiennes et Canadiens. Ces efforts ont été menés de sorte à se conformer à l'orientation du gouvernement du Canada sur la modernisation de la gestion dans l'ensemble des ministères et à l'efficacité du processus décisionnel. En établissant des liens clairs entre les résultats réalisés dans le cadre de projets à court terme touchant des secteurs



## 1.1 Déclaration de la direction

<b>Déclaration de la direction</b>	
Je soumetts, en vue de son dépôt au Parlement, le rapport ministériel sur le rendement 2003-2004 de :	
Condition féminine Canada.	
Le présent document a été préparé conformément aux principes de présentation et aux exigences de déclaration énoncés dans les <i>Lignes directrices pour la préparation du Rapport sur le rendement 2003-2004</i> et donne, au mieux de ma connaissance, une description complète, équilibrée et transparente du rendement de l' Organisation pour l' exercice 2003-2004.	
Nom :	
Titre : Coordonnatrice	
Date :	

## Section I : Introduction

### 1.0 Message de la ministre du Patrimoine canadien et ministre responsable de la Condition féminine

Notre façon de relever les défis et de profiter pleinement de toutes les possibilités qui se présentent est un élément fondamental de notre identité collective en cette ère de changement. Les efforts que nous déployons pour atteindre nos objectifs nous inspirent un sentiment de fierté renouvelé. Nous devons saisir toutes les occasions de mettre en valeur notre qualité linguistique, notre diversité culturelle et notre volonté de faire place à tous et à toutes.



En tant que membre du portefeuille du Patrimoine canadien, Condition féminine Canada collabore avec des partenaires et des créateurs des quatre coins du pays afin de resserrer les liens entre les Canadiens et de mieux faire connaître les diverses communautés du Canada.

Condition féminine Canada est chargé de l'élaboration et de la mise en œuvre du Programme d'action pour l'égalité entre les sexes, qui constitue la stratégie du gouvernement fédéral visant à faire en sorte que l'égalité entre les sexes se concrétise au Programme XXI<sup>e</sup> siècle et au-delà. Grâce au travail qu'il consacre à ce Programme, cet organisme a pu rester axé sur ses grandes priorités : accroître l'autonomie économique des femmes, éliminer la violence faite aux femmes et promouvoir les droits fondamentaux des femmes.

Ce rapport sur le rendement présente les réalisations que la Condition féminine Canada a accomplies en collaboration avec différents intervenants et partenaires. Le gouvernement du Canada et ses employés sont fiers d'appuyer et de promouvoir nos artistes, nos langues officielles et notre patrimoine culturel au pays et à l'étranger, et ce rapport en est le plus vibrant témoignage.

*Liza Frulla*

Liza Frulla



# Table des matières

<b>Section I : Introduction</b> .....	<b>1</b>
1.0 Message de la ministre du Patrimoine canadien et ministre responsable de la	1
1.1 Déclaration de la direction	2
<b>Section II : Rendement de l'Organisme</b> .....	<b>3</b>
2.1 Mandat, vision, missions et rôles	3
2.2 Contexte de présentation du rapport	3
2.3 Atteintes en matière de rendement et schéma logique ministériel	6
2.4 Sommaire du rendement de l'Organisme	7
2.5 Réalisations ministérielles	10
2.5.1 Des politiques publiques renforcées et équitables	11
2.5.1.1 Promotion du Programme d'action pour l'égalité entre les sexes	12
2.5.1.2 Utilisation de l'analyse comparative entre les sexes	13
2.5.1.3 Promotion de l'égalité entre les sexes au plan mondial	14
2.5.1.4 Améliorer l'accès aux prestations pour les travailleuses atypiques	16
2.5.1.5 Soutien accru aux enfants et aux familles	18
2.5.1.6 Accroître les possibilités dans l'économie mondiale du savoir	18
2.5.1.7 Promouvoir la pleine participation des femmes autochtones	19
2.5.1.8 Mieux faire respecter les droits des femmes	21
2.5.1.9 Lutter contre la violence faite aux femmes	23
2.5.2 Un plus large éventail d'intervenantes et d'intervenants informés et efficaces	24
2.5.2.1 Accélérer l'acquisition des connaissances	25
2.5.2.2 Favoriser des partenariats avec des intervenantes et des intervenants clés pour cibler un changement institutionnel	27
2.6 Efficacité de l'Organisme	30
<b>Section III : Rendement financier</b> .....	<b>32</b>
3.1 Aperçu du rendement financier	32
3.2 Tableaux des sommaires financiers	32
Besoins financiers par autorisation	33
Dépenses ministérielles prévues contre dépenses réelles	34
<b>Section IV : Renseignements complémentaires</b> .....	<b>37</b>
<b>Annexe 1 : Formulaire de rétroaction</b> .....	<b>38</b>

Il est possible de consulter en tout temps le rapport sur le rendement, le plan y afférent, ainsi que les autres rapports publics sur le site Web de Condition féminine Canada <http://www.swc-fc.gc.ca> sous la rubrique *Publications*.







# Condition féminine Canada

## Rapport sur le rendement

Pour la période se terminant  
Le 31 mars 2004

L'honorable Liza Frulla, C.P., députée  
Ministre du Patrimoine canadien et ministre  
responsable de la Condition féminine



## Avant-propos

Au printemps 2000, la présidente du Conseil du Trésor a déposé au Parlement le document intitulé *Des résultats pour les Canadiennes et les Canadiens : Un cadre de gestion pour le gouvernement du Canada*. Ce document expose clairement les mesures qu'entend prendre le gouvernement pour améliorer et moderniser les pratiques de gestion des ministères et organismes fédéraux.

L'approche utilisée par le gouvernement pour offrir ses programmes et services aux Canadiens et aux Canadiennes se fonde sur quatre engagements clés en matière de gestion. Tout d'abord, les ministères et les organismes doivent reconnaître que leur raison d'être est de servir la population canadienne et que tous leurs programmes, services et activités doivent donc être « axés sur les citoyens ». Deuxièmement, le gouvernement du Canada s'engage à gérer ses activités conformément aux valeurs les plus élevées de la fonction publique. Troisièmement, dépenser de façon judicieuse, c'est dépenser avec sagesse dans les secteurs qui importent le plus aux Canadiens et aux Canadiennes. En dernier lieu, le gouvernement du Canada entend mettre l'accent sur les résultats, c'est-à-dire sur les impacts et les effets des programmes.

Les rapports ministériels sur le rendement jouent un rôle de premier plan dans le cycle de planification, de suivi, d'évaluation ainsi que de communication des résultats, par l'entremise des ministères, au Parlement et aux citoyens. Les ministères et les organismes sont invités à rédiger leurs rapports en appliquant les principes pour l'établissement des rapports publics sur le rendement efficaces (voir le *Guide pour la préparation des rapports ministériels sur le rendement 2004* : [http://www.tbs-sct.gc.ca/tma/dpr/03-04/guidance/table-of-contents\\_f.asp](http://www.tbs-sct.gc.ca/tma/dpr/03-04/guidance/table-of-contents_f.asp)). Selon ces derniers, un rapport ne peut être efficace que s'il présente un tableau du rendement qui soit non seulement cohérent et équilibré mais bref et pertinent. Un tel rapport doit insister sur les résultats - soit les avantages dévolus aux Canadiens et aux Canadiennes et à la société canadienne - et il doit refléter ce que l'organisation a pu contribuer à ces résultats. Il doit mettre le rendement du ministère en contexte ainsi que décrire les risques et les défis auxquels le ministère a été exposé en répondant aux attentes sur le rendement. Le rapport doit aussi souligner les réalisations obtenues en partenariat avec d'autres organisations gouvernementales et non-gouvernementales. Et comme il est nécessaire de dépenser judicieusement, il doit exposer les liens qui existent entre les ressources et les résultats. Enfin, un tel rapport ne peut être crédible que si le rendement décrit est corroboré par la méthodologie utilisée et par des données pertinentes.

Par l'intermédiaire des rapports sur le rendement, les ministères et organismes visent à répondre au besoin croissant d'information des parlementaires, des Canadiens et des Canadiennes. Par leurs observations et leurs suggestions, les parlementaires et les autres lecteurs peuvent contribuer grandement à améliorer la qualité de ces rapports. Nous invitons donc tous les lecteurs à évaluer le rapport sur le rendement d'une institution gouvernementale en se fondant sur les principes établis et à lui fournir des commentaires en vue du prochain cycle de planification et de rendement.

Le présent rapport peut être consulté sur le Site web du Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada à l'adresse suivante : <http://www.tbs-sct.gc.ca/tma/dpr/dprf.asp>

Les observations ou les questions peuvent être adressées à :

Direction de la gestion axée sur les résultats  
Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada  
L'Esplanade Laurier  
Ottawa (Ontario) K1A 0R5  
OU à : [tma-mtr@tbs-sct.gc.ca](mailto:tma-mtr@tbs-sct.gc.ca)



## Les documents budgétaires

Chaque année, le gouvernement établit son Budget des dépenses, qui présente l'information à l'appui des autorisations de dépenser demandées au Parlement pour l'affectation des fonds publics. Ces demandes d'autorisations sont présentées officiellement au moyen d'un projet de loi de crédits déposé au Parlement.

Le Budget des dépenses du gouvernement du Canada est divisé en plusieurs parties. Commença par un aperçu des dépenses totales du gouvernement dans la Partie I, les documents deviennent de plus en plus détaillés. Dans la Partie II, les dépenses sont décrites selon les ministères, les organismes et les programmes. Cette partie renferme aussi le libellé proposé des conditions qui s'appliquent aux pouvoirs de dépenser qu'on demande au Parlement d'accorder.

*Le Rapport sur les plans et les priorités* fournit des détails supplémentaires sur chacun des ministères ainsi que sur leurs programmes qui sont principalement axés sur une planification plus stratégique et les renseignements sur les résultats escomptés.

*Le Rapport sur le rendement* met l'accent sur la responsabilisation basée sur les résultats en indiquant les réalisations en fonction des prévisions de rendement et les engagements à l'endroit des résultats qui sont exposés dans le *Rapport sur les plans et les priorités*.

Le Budget des dépenses, de même que le budget du ministre des Finances, sont le reflet de la planification budgétaire annuelle de l'État et de ses priorités en matière d'affectation des ressources. Ces documents, auxquels viennent s'ajouter par la suite les Comptes publics et les rapports ministériels sur le rendement, aident le Parlement à s'assurer que le gouvernement est dûment comptable de l'affectation et de la gestion des fonds publics.

©Ministre des Travaux publics et Services gouvernementaux Canada — 2004

Ce document est disponible en médias substitués sur demande.

Ce document est disponible sur le site Web du SCT à l'adresse suivante : [www.tbs-sct.gc.ca](http://www.tbs-sct.gc.ca).

En vente au Canada chez votre librairie local ou par la poste auprès des  
Éditions du gouvernement du Canada – TPSGC  
Ottawa, Canada K1A 0S9

No de catalogue BT31-4/13-2004  
ISBN 0-660-62684-5



# Condition féminine Canada

## Rapport sur le rendement

Pour la période se terminant  
le 31 mars 2004



# Supreme Court of Canada

## Performance Report

For the period ending  
March 31, 2004

## The Estimates Documents

Each year, the government prepares Estimates in support of its request to Parliament for authority to spend public monies. This request is formalized through the tabling of appropriation bills in Parliament.

The Estimates of the Government of Canada are structured in several parts. Beginning with an overview of total government spending in Part I, the documents become increasingly more specific. Part II outlines spending according to departments, agencies and programs and contains the proposed wording of the conditions governing spending which Parliament will be asked to approve.

The *Report on Plans and Priorities* provides additional detail on each department and its programs primarily in terms of more strategically oriented planning and results information with a focus on outcomes.

The *Departmental Performance Report* provides a focus on results-based accountability by reporting on accomplishments achieved against the performance expectations and results commitments as set out in the spring *Report on Plans and Priorities*.

The Estimates, along with the Minister of Finance's Budget, reflect the government's annual budget planning and resource allocation priorities. In combination with the subsequent reporting of financial results in the Public Accounts and of accomplishments achieved in Departmental Performance Reports, this material helps Parliament hold the government to account for the allocation and management of funds.

©Minister of Public Works and Government Services Canada — 2004

This document is available in multiple formats upon request.

This document is available on the TBS Web site at the following address: [www.tbs-sct.gc.ca](http://www.tbs-sct.gc.ca).

Available in Canada through your local bookseller or by mail from  
Canadian Government Publishing — PWGSC  
Ottawa, Canada K1A 0S9

Catalogue No. BT31-4/75-2004  
ISBN 0-660-62685-3



## Foreword

In the spring of 2000, the President of the Treasury Board tabled in Parliament the document “Results for Canadians: A Management Framework for the Government of Canada”. This document sets a clear agenda for improving and modernising management practices in federal departments and agencies.

Four key management commitments form the basis for this vision of how the Government will deliver their services and benefits to Canadians. In this vision, departments and agencies recognise that they exist to serve Canadians and that a “citizen focus” shapes all activities, programs and services. This vision commits the Government of Canada to manage its business by the highest public service values. Responsible spending means spending wisely on the things that matter to Canadians. And finally, this vision sets a clear focus on results – the impact and effects of programs.

Departmental performance reports play a key role in the cycle of planning, monitoring, evaluating, and reporting results to Parliament and citizens on behalf of ministers. Departments and agencies are encouraged to prepare their reports following principles for effective performance reporting (provided in the *Guide to Preparing the 2004 Departmental Performance Report*: [http://www.tbs-sct.gc.ca/rma/dpr/03-04/guidance/table-of-contents\\_e.asp](http://www.tbs-sct.gc.ca/rma/dpr/03-04/guidance/table-of-contents_e.asp)). Based on these principles, an effective report provides a coherent and balanced picture of performance that is brief and to the point. It focuses on outcomes - benefits to Canadians and Canadian society - and describes the contribution the organisation has made toward those outcomes. It sets the department's performance in context, associates performance with earlier commitments, explains any changes, and discusses risks and challenges faced by the organisation in delivering on these commitments. Achievements realised in partnership with other governmental and non-governmental organisations are also discussed. Supporting the need for responsible spending, it links resources to results. Finally, the report is credible because it substantiates the performance information with appropriate methodologies and relevant data.

In performance reports, departments and agencies strive to respond to the ongoing and evolving information needs of parliamentarians and Canadians. The input of parliamentarians and other readers can do much to improve these reports over time. The reader is encouraged to assess the performance reports of organisations according to the established principles, and provide comments to departments and agencies to help them improve in their next planning and reporting cycle.

---

This report is accessible from the Treasury Board of Canada Secretariat Internet site:  
<http://www.tbs-sct.gc.ca/rma/dpr/dpre.asp>

**Comments or questions can be directed to:**

Results-based Management Directorate  
Treasury Board of Canada Secretariat  
L'Esplanade Laurier  
Ottawa, Ontario K1A 0R5  
OR at: [rma-mrr@tbs-sct.gc.ca](mailto:rma-mrr@tbs-sct.gc.ca)





# Supreme Court of Canada

## Performance Report

For the  
period ending  
March 31, 2004

A handwritten signature in cursive script, reading 'I. Cotler', positioned above a horizontal line.

The Honourable I. Cotler  
Minister of Justice and  
Attorney General of Canada





## Table of Contents

Section I : The Message from the Registrar .....	1
Section II : Management Representation Statement .....	3
Section III : Performance Summary .....	5
A. Summary of the Office of the Registrar's Performance .....	5
B. Parliamentary Committee Recommendations .....	5
Section IV : Context .....	7
A. Mission of the Supreme Court of Canada .....	7
B. Outcome of the Office of the Registrar .....	8
C. Organization of the Office of the Registrar .....	10
D. Risks and challenges faced by the Office of the Registrar .....	12
Section V : Performance Summary .....	15
Section VI : Performance Discussion .....	17
A. Process cases without delay .....	18
B. Independence of the Court .....	20
C. Access to the Court and its services .....	20
D. Information Management and Technology .....	23
E. People, learning and innovation .....	25
F. Sound Management .....	26
Section VII : Appendices .....	29
A. Financial performance overview .....	29
B. Financial summary tables .....	29
C. For further information .....	37
D. Listing of evaluation and reviews .....	38
E. Listing of statutory and departmental reports .....	38
F. Legislation administered .....	38



## **I: The Message from the Registrar**

Looking at the period under review, I would like to underline the results achieved by the Office of the Registrar in support of the mandate of the Supreme Court of Canada. The results rest upon the collective efforts of a dedicated and professional staff whose continuous support is both necessary and appreciated.

The Court hosted the Third Triennial Conference of Francophone Constitutional Courts which enabled judges from 33 countries to share their experience on the theme of the “Fraternité”. It highlighted the importance of the role of the Supreme Court of Canada at home and internationally.

On the home front, the Office of the Registrar carried out many activities to meet its objectives. Efforts to reduce delays in the processing of application for leave to appeal were successful. The retrofitting of space in the Supreme Court building has been progressing and should be completed early in the next period. Technology enhancements have been implemented carefully with a view to provide an integrated e-filing system. The public education program offered new educational tools for teachers in schools across the country. A “lock-up” for high-profile judgments was instituted as a pilot project for the media. The integrated approach to information management has progressed significantly. Preparatory work for human resources modernization is carried out to facilitate transition to the new approach in human resources management.

The next period will come with its particular challenges, but I am confident that the Office of the Registrar will continue to be well placed, from the human, technological and managerial perspectives, to provide the Court with the support it requires to carry out its very important mandate. Serving a national institution with a ever increasing visibility both at home and abroad is a mission that the Court’s staff follows with pride and dedication.





## II: Management Representation Statement

### 2003-2004 Departmental Performance Report

I submit, for tabling in Parliament, the 2003-2004 departmental performance report (DPR) for the Office of the Registrar of the Supreme Court of Canada.

This report has been prepared based on the reporting principles and other requirements in the *2003-04 Departmental Performance Reports Preparation Guide* and represents, to the best of my knowledge, a comprehensive, balanced and transparent picture of the organization's performance for fiscal year 2003-2004.

Name: Anne Roland

Anne Roland

Title: Registrar

Date: August 31, 2004



### III: Performance Summary

#### A. Summary of the Office of the Registrar's Performance

---

This Performance Report summarizes the achievements of the Office of the Registrar. The strategic outcome of the Office of the Registrar is to provide the best decision-making environment for the Supreme Court of Canada. Overall, the Office of the Registrar has successfully met expectations identified in its 2003-04 Report on Plans and Priorities (RPP). The results are presented in the table below.

<i>Planned Results 2003-04 RPP</i>	<i>Overall Progress</i>	<i>Overall Assessment</i>
Cases processed without delay	Successfully met expectations	<ul style="list-style-type: none"><li>· Backlog eliminated</li><li>· Time lapses reduced</li></ul>
An independent judiciary	Successfully met expectations	<ul style="list-style-type: none"><li>· Independence maintained in the context of increasing visibility</li></ul>
Improved access to the Court and its services	Successfully met expectations	<ul style="list-style-type: none"><li>· Backlog eliminated</li><li>· New Rules implemented successfully</li><li>· E-filing project progressing as planned</li></ul>
Ready access to a comprehensive information base (information management)	Short term expectations fully met	<ul style="list-style-type: none"><li>· Reorganized Office of the Registrar to better address information needs</li><li>· IM improvements underway</li></ul>

#### B. Parliamentary Committee Recommendations

---

During the fiscal year 2003-04, there were no parliamentary committee reports pertaining to the Office of the Registrar of the Supreme Court.





## **IV: Context**

### **A. Mission of the Supreme Court of Canada**

---

The Supreme Court of Canada is Canada's highest court and one of its most important national institutions. It hears appeals from courts of appeal of the provinces and territories as well as from the Federal Court of Appeal. In addition, the Court is required to give its opinion on any question referred to it by the Governor-in-Council.

The importance of the Court's decisions for Canadian society is well recognized. The Court assures uniformity, consistency and correctness in the articulation, development and interpretation of legal principles throughout the Canadian judicial system. Its jurisdiction is derived from the Supreme Court Act and other Acts of Parliament such as the Criminal Code.

As the final court of appeal, the Supreme Court of Canada services Canadians by leading the development of common and civil law through its decisions on questions of public importance. The Court is committed to:

- The rule of law;
- Independence and impartiality; and
- Accessibility to justice.

More detailed information on the Court's responsibilities, the hearing process, and judgments is available on the Internet ( <http://www.scc-csc.gc.ca> ).

Fiscal year 2003-04 was a year of transition for the Court with the retirement of Mr. Justice Charles Gonthier, who had served the Court for over fourteen years, and the appointment of his successor, Mr. Justice Morris Fish. The Court is undergoing still further change at this time as two members of the Court will be leaving in 2004-05.

During 2003, the Court considered some 600 applications for leave to appeal, heard 82 appeals, and rendered judgments in 81 appeals (some having been heard the previous year). Time lapses were reduced between filing of a leave application and the decision, between the date leave is granted and the hearing, and between the hearing and the judgment.

## **B. Outcomes of the Office of the Registrar**

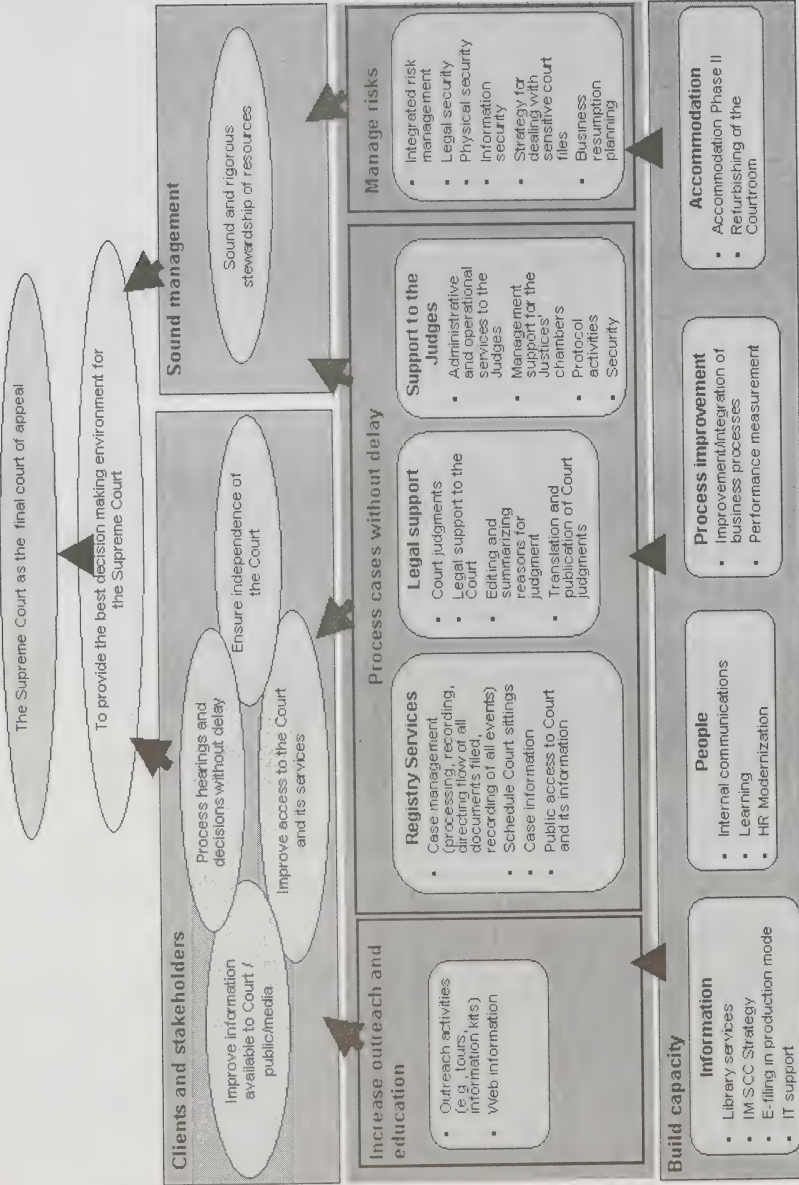
---

As mentioned previously, the role of the Office of the Registrar is to provide the Court responsive administrative and legal support services. This role includes nurturing the dedication, pride and professionalism of its employees; respecting diversity and linguistic duality; and collaborating with other courts and legal institutions.

The Office of the Registrar has a single strategic outcome - *to provide the best possible decision-making environment for the Supreme Court of Canada*. The planned results in support of this remain the same as those in the 2003-04 RPP. These are:

- To process hearings and decisions promptly;
- To ensure the independence of the Court as an institution within the framework of sound public administration;
- To improve access to the Court and its services; and
- To provide the information base that the Court needs to fulfill its mandate.

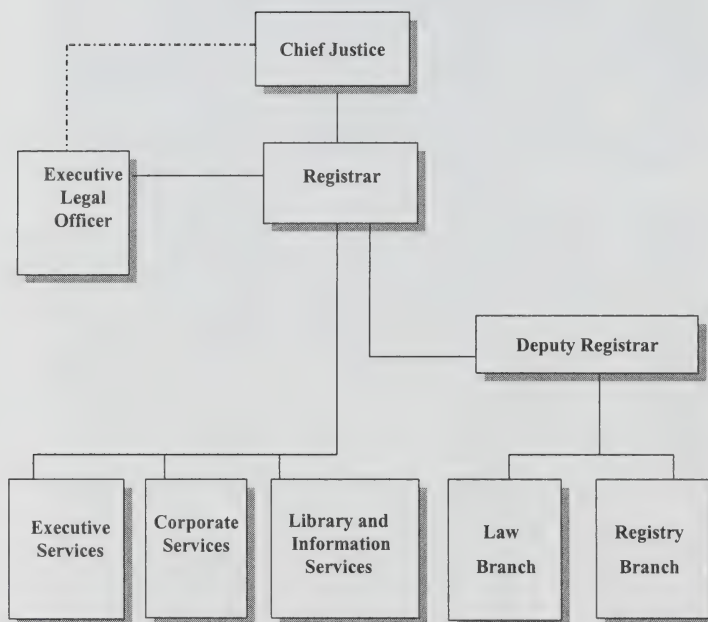
The fundamental priority of the Office of the Registrar is to process cases without delay and this remains unchanged. The “change” priorities identified in the 2003-04 RPP (i.e., productivity/process improvements, accommodation, and learning) remain but have become part of three broader priorities—to build capacity in information, people, process and accommodation; to manage risks; and to increase outreach and education. The overall strategy, as summarized in the following chart, includes an internal “sound management” result which is linked to the Treasury Board Secretariat Management Accountability Framework.



## C. Organization of the Office of the Registrar

---

The organization of the Office of the Registrar is shown in the chart below.



### Registrar

The Registrar, a Governor in Council appointee, answers directly to the Chief Justice and exercises quasi-judicial powers. She oversees all staff working for the Court. Her office provides management and support to the chambers of the nine Justices, the office of the Executive Legal Officer and the law clerk program. The Registrar also supports the Court activities linked to relations with the International Community of Judges and Jurists and other courts in Canada.



## **Deputy Registrar**

The Deputy Registrar, a Governor in Council appointee, oversees the work of the Court Operations Sector, which includes the Registry Branch, the Law Branch, and Public Information Services and the Tour Program.

### **Registry**

The Registry is the hub of all procedural and documentary activities at the Court. The Registry processes, records and directs the flow of all documents filed by the parties and records all events which take place during the life of a case. It “case manages” every leave application, appeal and motion to ensure that cases are dealt with efficiently, so that no time is wasted by Judges on procedural matters or incomplete filings. The Registry assists parties by providing information on the Court’s processes and activities, schedules the Court’s sittings, ensures support in the Courtroom during hearings and finalizes the documentation for cases after judgments have been rendered.

### **Law Branch**

The Law Branch provides legal services to the Judges and the administration of the Court, and manages the publication of the judgments of the Court and the Registrar’s legal correspondence. Staff lawyers provide legal opinions on all leave applications filed and legal editing of all reasons for decisions. The Branch also prepares and publishes the Bulletin of Proceedings and press releases outlining the Court’s agenda and listing judgments rendered or to be rendered. Legal and general translation and terminology services are provided by the jurilinguists of the Law Branch supported by external translation services.

### **Public Information Services and Tour Program**

Outreach and education is done through a number of channels, including guided tours of the Court building and of increasing importance, a broad range of web communications and responses to requests for information through the Court’s public internet site.

### **Library and Information Services**

Library and Information Services is comprised of the Library, Information Management, Information Technology and Special Projects. It is designed primarily to serve the Court and its business units, and through them litigants, the media and the public. These responsibilities extend to the corporate level where this centre of expertise is charged with ensuring that the management of the Court’s information meets the needs of the users, and legal and central agency requirements.

## Corporate Services

The administrative and operational support to the Judges and Court staff is provided by the Corporate Services, which is responsible for accommodation, finance, procurement, human resources, administration, security, and strategic planning.

### **D. Risks and challenges faced by the Office of the Registrar**

---

The major risks and challenges faced by the Office of the Registrar, and the measures taken to address these are summarized below.

- **Complexity of the legal environment.** The globalization of the law, democratization, human rights issues and the Canadian Charter of Rights and Freedoms create an environment where the Court is regularly faced with difficult and complex - and often high profile - issues for resolution. The pressure on the Court to “get it right” is unrelenting and daunting, which in turn places significant demands on the staff of the Office of the Registrar, who are required to undertake in-depth research and analysis, respond to requests for information from the public and media, and provide assistance to the litigants and lawyers. A number of measures have been taken in the face of this challenge, including an increased focus on individual learning and development, process improvement and streamlining, and the development of an IM strategy to facilitate access to information. These measures are discussed throughout this report.
- **Technology advancements.** Technology infrastructure and the management of information are becoming more challenging. As the creation and delivery of information becomes more automated, and demands for real-time case information become more prevalent, the concerns over the security and integrity of data also increase. As noted above, a major focus of the last fiscal year was the development of an Information Management strategy for managing and accessing information and the modernization of the information management infrastructure. The Office of the Registrar also completed a second pilot project on e-filing (run in parallel with the traditional hard copy process), and embarked on a project to progress e-filing from the pilot stage to a “production ready” system. The Office of the Registrar also worked with PWGSC to assess the feasibility and costs of refurbishing the main courtroom in order to update the audio-visual equipment and introduce new technology for hearing e-cases.
- **Increasing demand for information.** There continues to be an increase in the number of external stakeholders requesting information on the Court and the cases before it, and also in the scope and volume of information. This placed additional pressure on the Office of the Registrar to effectively manage this information, including better tools to archive information, integrate the information, and improve ease of access to legal documents. This challenge is being addressed through the development of an

Information Management strategy to provide staff and stakeholders better tools and systems to access information. In addition, the Court continues to enhance its web site through the addition of new features which provide more information to interested parties.

- **Maintaining expertise and knowledge.** The staffing of professional positions to support the work of the Court continues to be difficult as the pool of available resources is small. In response, the Office of the Registrar adopted a corporate learning policy and initiated the development of an individual learning process. Initial steps were also taken to develop an HR modernization plan.
- **Suitable accommodation.** Maintaining suitable accommodation for staff has been a concern of the Office of the Registrar for some time. As planned, the Federal Court judges and staff vacated the Supreme Court building in June 2003. At that time, PWGSC began construction work on Phase 1 of the accommodation strategy. Treasury Board approved funding in the amount of \$3.02M for this phase, i.e., the refitting of the previous Federal Court space to house Supreme Court personnel. We expect that this work will be completed in the first quarter of 2004-05. Phase 2 of the accommodation strategy includes additional accommodation priorities, including certain health and safety and security components, along with the requirements for refurbishing the main courtroom. The Office of the Registrar has submitted to the Treasury Board Secretariat a request for funding to cover Phase 2. To date, a source of funds for the submission has not been identified and obtaining funding to complete Phase 2 of the strategy continues to be a challenge.
- **Ensuring security.** The increasing use of electronic information in such areas as automated case management, digital case files, digitization of administrative information, electronic production of decisions and case information available electronically through the Internet, could render the Court more vulnerable. In addition, physical security risks are higher due to heightened terrorist threats. The Office of the Registrar has initiated plans to develop and implement a strategy for dealing with sensitive court files. Further, the Office of the Registrar identified risk management as one of its overall priorities, and continued work during the fiscal year on profiling the risks within each Branch and Sector (with plans to develop a risk profile at the corporate level).
- **Unpredictable workload.** Workload pressures continue to be a challenge as the volume and complexity of the cases brought before the Court cannot be predicted (see the chart below). Further information on the caseload can be found on the Court web site at [www.scc-csc.gc.ca/information/statistics/HTML/sum\\_e.asp](http://www.scc-csc.gc.ca/information/statistics/HTML/sum_e.asp). Serving self-represented litigants continues to be time consuming and a special challenge. An analysis of cases filed in the years 1999 to 2003 shows that up to 20% of the applicants in those cases were self-represented, which is a surprisingly high number.

Workload pressures were addressed through an ongoing process and productivity improvements, and by balancing workload with resource allocation among the activities of the Court. Process improvements included streamlining caseload management, updating and posting training and information manuals on the Intranet, and improving processes such as translation. Further, staff counsel made a special additional effort (by working extra hours) in order to eliminate the backlog of cases to be submitted to the Court. The Court also received additional funding in 2003-04 to address workload issues.

### Caseload 1993 to 2003

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
<b>Cases Filed</b>											
Complete applications for leave to appeal	486	507	500	561	637	604	585	642	621	523	550
Notices of appeal as of right	47	54	57	43	34	30	15	17	21	13	12
<b>Applications for Leave</b>											
Submitted to the Court	513	496	445	573	615	572	458	640	668	498	609
Granted (pending)	84	77	67	67	68	70	60	84	79	53	67 (83)
Percentage granted	16	16	15	12	11	12	13	13	12	11	11
<b>Appeals Heard</b>											
Total number	133	119	107	118	104	106	75	78	96	72	82
<b>Appeal Judgments</b>											
Total number	150	120	103	124	107	92	73	72	91	88	81



## V: Performance Summary

Total resources used in 2003-2004 towards achieving the strategic outcome for the Office of the Registrar are summarized in the table below. The Office of the Registrar is funded through a non-statutory appropriation. The entitlements to the Judges of the Supreme Court as provided in the Judges Act are funded through a statutory authority.

Business line	Strategic Outcome	FTES	Total (\$ millions)
Office of the Registrar	Provide the best possible decision-making environment for the Supreme Court	173	27.5

Highlights of performance vis-à-vis 2003-04 RPP commitments are summarized below:

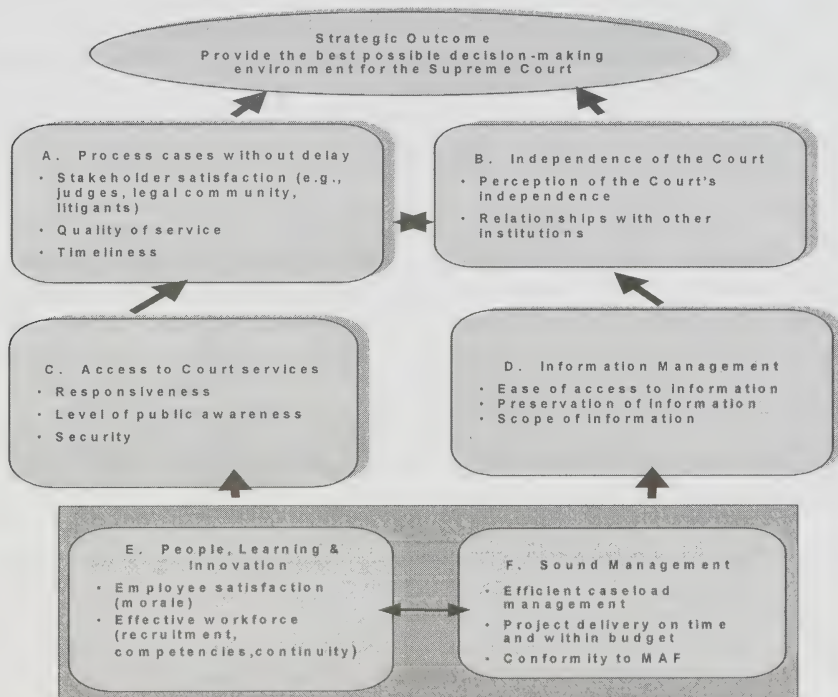
- **Process cases without delay.** Feedback from stakeholders (e.g., the Judges, legal community, litigants) has been positive. The Office of the Registrar nevertheless implemented a number of internal process improvements (e.g., translation) and established aggressive production targets in order to eliminate the backlog. The average time lapses between applications, decisions, hearings and judgments are improving.
- **Independence of the Court.** The Office of the Registrar ensures that the institutional independence of the Court is clearly safeguarded within the framework of sound public administration.
- **Access to Court services.** E-filing remains a key strategy and progress is being made in moving e-filing from a “pilot” to “production ready” stage. A number of challenges must be overcome before e-filing can become a more attractive filing option. The other major thrust was outreach and education, through on site and virtual tours of the Court, improved media access, and better public information on the web.
- **Access to information on the cases.** The Office of the Registrar has initiated a number of projects to improve the ways in which information is managed and accessed in the Court, for example, the handling of case information as part of e-filing, the storage and handling of archival information (including Judges’ papers), and the way information is shared.
- **People, learning and innovation.** The main focus in 2003-04 was on individual learning by developing a better understanding of competencies and therefore the learning required.

- **Sound management.** Highlights included the implementation of a system to track cases, continued use of internal audit results to improve internal processes, and increased focus on risk management and performance measurement. A number of accommodation improvements were made to the Supreme Court building; however, Phase 2 that was planned to address certain health and safety concerns and refurbish the Courtroom has been stalled pending further funding.

## VI: Performance Discussion

This section reports on the Office of the Registrar's performance and accomplishment towards achieving its strategic outcome and fulfilling its commitments identified in its 2003-2004 RPP. The performance framework presented below identifies the six performance results (and associated indicators) that the Office of the Registrar has begun to use to measure achievement of its strategic outcome. Over time, the Office of the Registrar will attempt to collect information on a systematic basis for each of its performance indicators.

### Performance Measurement Framework of the Office of the Registrar



## **A. Process cases without delay**

---

Since the fundamental and on-going priority of the Supreme Court is to hear cases and render decisions, it follows that the ultimate and fundamental priority of the Office of the Registrar is to process cases without delay. Key indicators are stakeholder satisfaction, and the quality and timeliness of the service.

### **Stakeholder satisfaction**

Stakeholder satisfaction is monitored on a qualitative basis through feedback from the judges, legal agents, and through complaints. Feedback has generally been positive. Overall key concerns are to hold steady on the time it takes to process cases.

- **Feedback from the Judges.** The Registrar regularly confers with the Judges to assess their level of satisfaction regarding Court administration services, use of technology, access to information, and the Court having the necessary resources to process cases efficiently. Feedback has been positive despite very high expectations. Previous concerns with respect to the quality and timeliness of translations have been addressed and corrected in partnership with the Judges.
- **Feedback from legal community.** The Registrar regularly meets with external legal agents to obtain feedback on service delivery. For example, feedback is obtained through the CBA/SCC Liaison Committee, as well as other committees and other informal communications with the legal community. Indications are that the overall level of satisfaction is high. Key ongoing concerns are the need for responsive and efficient service, including electronic access to the Court. These concerns are being addressed in several ways. Further revisions to the rules of practice of the Court, have been drafted in cooperation with outside lawyers on the Court Ottawa Agents Practice and Procedures Committee and the CBA/SCC Liaison Committee. Also, through cooperative agreements, the law firms have assisted in development of the Court's e-filing process. The continued enhancements to the Court's web site, and in particular, its publicly accessible electronic docket and hearing schedule, have contributed to an improved access.
- **Positive/negative feedback (e.g., complaints).** Feedback is obtained on an individual basis through individual correspondence from litigants and legal counsel. Feedback has been positive. No overall pattern exists in terms of issues or concerns. In fact, the only pattern seems to be one of praise and gratitude for the individual care and attention that is given to every litigant in the case management of files.



### **Quality of service**

The Office of the Registrar must provide the Judges with all the information and support they need to continue to issue well-reasoned, clear and bilingual decisions in a timely fashion. High standards of quality of service are maintained by the Office of the Registrar- a number of staff have been with the Supreme Court for many years and have extensive expertise.

- The Office of the Registrar refined a number of internal business processes during 2003-04. For example, it redefined staff roles and responsibilities in the judgment process regarding legal and technical editing. It also improved the communications between the Judges and the revisors in the translation processes, and set new production targets for staff lawyers to greatly reduce the backlog on leave applications. The recommendations from the 2003 audit of translation services were implemented.

### **Timeliness of service**

The Office of the Registrar maintains monthly caseload statistics on the caseload and backlog, and produces an Annual Statistical Report. Detailed information on the case workload is also available on the Court's internet site (<http://www.scc-csc.gc.ca>). During the last fiscal year, Court Operations established targets regarding the clearing of backlog. Following increased funding from Treasury Board to address workload pressures, the Office of the Registrar was able to deploy additional resources to the critical areas of case processing. The target date set to eliminate the backlog, i.e., March 31, 2004, was met as all 2003 leave applications that were complete were submitted to the Court by fiscal year-end.

- There were improvements in the time lapses on judgments in 2003, by just over two weeks. In 2003, the Court rendered judgment, on average, 5.1 months after the hearing of an appeal. This figure included oral judgments. The average time lapse between the hearing of the appeal and the delivery of reasons (including cases where judgment was reserved and where judgment was rendered with reasons to follow) was 6.5 months. Statistics on average time lapses are provided below.

Average Time Lapses (in months)											
	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Between filing of application for leave and decision on application for leave	4.0	3.4	3.8	4.4	3.5	3.9	5.2	5.4	4.3	5.7	3.9
Between date leave granted (or date notice of appeal as of right filed) and hearing	13.1	10.5	9.9	11.8	10.9	12.0	11.1	12.5	11.4	12.2	10.5
Between hearing and judgment	4.1	3.0	3.8	3.0	2.8	2.8	5.4	5.8	5.6	5.6	5.1

## B. Independence of the Court

---

At the apex of the judiciary, the Court is expected to decide cases of public importance that affect Canadian citizens and governments. In this context, the Office of the Registrar must ensure that the institutional independence of the Court is clearly safeguarded within the framework of sound public administration. It requires that appropriate arms-length relationships be maintained with Parliament, the Department of Justice and the Central Agencies. The Registrar regularly confers with the Judges to assess their level of comfort that the Supreme Court is maintaining its institutional independence.

The situation of the Court gives it a wide visibility in Canada, and to a lesser extent, abroad. As such, the Office of the Registrar receives informal feedback from ongoing relationships with international, federal and provincial jurisdictions. The Supreme Court and the Office of the Registrar are well perceived. The Court's jurisprudence is regularly considered by courts in other countries. As well, international visitors show a constant interest for its administration.

## C. Access to the Court and its services

---

The Supreme Court Act mandates that the Court hear and decide cases that raise issues of public importance. To fulfill this mandate, the Office of the Registrar must ensure that the

Court is accessible and that it provides services to litigants including the processing of cases with the minimum delay.

### **Responsiveness**

A key indicator is the provision of timely hearings and decisions. On average, in 2003, the time between the filing of a complete application for leave to appeal and the Court's decision on whether leave should be granted or denied was just under 4 months, nearly two months faster than the previous year. In 2003, appeals were heard on average, 10.5 months after leave was granted or the notice of appeal as of right was filed which was nearly two months faster than the previous year.

Another indicator is the level of satisfaction of the legal community with access to the Court and its services. As noted earlier, positive feedback has been received through the CBA/SCC Liaison Committee.

The Court's e-filing project is to simplify the e-filing interface and automate operational processes, so that e-filing becomes an attractive filing option at the court, and digital submissions can be processed as efficiently as hard copy filings. As part of the second pilot (to progress e-filing from the pilot stage to a "production ready" system), the Office of the Registrar, in partnership with selected law firms, developed a list of improvements which will be implemented in the next fiscal year.

### **Level of public awareness**

No quantitative information exists on the level of public awareness of the Supreme Court. This being said, it is a rare day when national and local papers do not publish a story on the Court's jurisdiction, its members, the cases it will hear, or recent decisions. Outreach and education is a key priority, and includes a number of related activities:

- **Public education programs.** The Office of the Registrar maintains information on the number of visitors to the Court and their feedback on the visit. Guided tours of the Court building, hosted by law students, were provided to approximately 40,000 visitors last fiscal year. Feedback received from visitors completing a one-page survey was nearly all positive. In addition, the Office of the Registrar placed special emphasis on servicing the school community. A well developed school tour program is in place, and a teacher's kit, which includes instructions for a mock trial was developed and has been extremely well received. A new exhibit for the Main Entrance Hall was also mounted. For those who cannot physically come to the Court, additional photos of the Court and more features for the virtual tour were added to the Court's web site.
- **Media relations.** The Office of the Registrar is very conscious of the need to maintain the quality of media access regarding access to information, broadcasting and lock-ups. Following consultation with the Canadian Parliamentary Press Gallery ("CPPG") and the Canadian Bar Association, the Court entered into a Memorandum of Understanding

with the CPPG by which members of the CPPG would, on a pilot basis and in a limited number of cases, receive the Court's judgment and reasons for judgment during a closed door information session ("lock-up") prior to public release of the decision. In a parallel lock-up at the same time, counsel of record also receives the reasons for judgment. The purpose of this pilot project was to allow members of the media, who wish to report on a decision, sufficient time to read the decision and reasons for judgment before they become public. It is hoped that this will lead to improved reporting of decisions. Pursuant to the agreement, the CPPG submitted a detailed analysis of the first experiment, and feedback was very positive. The Court has agreed to hold future lock-ups; however, as there is considerable additional work involved, these will be limited to a few cases per year.

- **International relations.** The Court is an active member of the international community of judges and jurists, and remains a focal point for foreign visitors interested in the administration of justice in Canada. In this context, the Office of the Registrar helped the Court host a major international conference in June 2003 in Ottawa for the Association des cours constitutionnelles ayant en partage l'usage du français. In addition, the court received 38 official delegations from the four horizons, for sharing of information on modern court management processes. Court staff and the Judges have also been participating actively in international associations by providing a selection of decisions from the Court's database for distribution to its members and attending their meetings to discuss issues of common interest.
- **Web communications.** In addition to traditional counter and telephone services, the Office of the Registrar has made a significant investment in the development of on-line Internet applications to improve access to the Court and its services. The Court offers web-based virtual tours of the courtroom, registry, and library. The Supreme Court is ranked among the top seven internet sites in Canada in terms of its accessibility.
- **Requests for information.** General enquiries and requests for information by the public are increasing, resulting from a better-informed and demanding public and from the captivating issues debated in Court cases. For example, there is an ever increasing number of law students who request factums. Also, the number of phone calls, e-mails and letters from the general public is on the rise. The number of requests for files has increased steadily over the past six years from 2,612 in 1996 to 5,229 in 2004, representing a 100% increase. Staff must maintain current and complete information regarding the progress of all cases before the Court, parties and counsel involved, hearing timetables and all decisions on motions, applications for leave to appeal and appeals on the Court's public Internet site; as well as publishing in house the Bulletin of Proceedings and the official Supreme Court Reports.



In addition, in keeping with the trend in most courts across the country, there are an increasing number of self represented litigants coming to the Court. These litigants need more assistance than those who have counsel, putting extra demands on staff.

### **Security**

Activities undertaken to maintain security included:

- **The development of an IT Security Plan.** As a result of an IT Security Audit, an IT Security officer position was established and staffed. This officer has since updated, modified and amalgamated all IT security policies.
- **Handling of sensitive court files.** A project was initiated to identify stronger measures and mechanisms to be put in place to mitigate risks in the case of files that contain sensitive information, in particular, cases under the new anti-terrorism legislation. This includes the development of policies and procedures for handling sensitive files, the application of the Case Management System for these files, the physical and electronic controls that need to be in place, the management controls that must be in place to ensure procedures are being followed, and the identification of the responsible parties. These measures would apply to only a small number of cases per year but the consequences of not treating these files appropriately would be severe.

### **D. Information Management and Technology**

---

Information management and technology were a major focus during 2003-04. The Office of the Registrar established a separate information management/ information technology function and initiated SCC IM Strategy project. Over the next three to five years, the Office of the Registrar will develop and implement a strategy for managing and accessing its information.

### **Ease of access to information**

Key sources of information include:

- **Case information.** Enhancements to the Court's Case Management System are ongoing as users rely heavily on this application. Online reports are being created to satisfy the growing demand for information from counsel. The Office of the Registrar must ensure ease of public access to information such as Court decisions, as well as ease of access by judges and employees to historical case information and other legal documents. The pilot project for e-filing is on schedule. It will enable counsel to electronically file documents to initiate cases, as well as documents relating to existing cases. Information received electronically will be transferred to the Case Management System and to staff counsel and judges who deal with the case.

- **Library.** With approximately 200,000 volumes, the Library of the Supreme Court provides the research base for the Court. The Library's extensive collection comprises statutes, law reports, periodicals and treatises from major common and civil law jurisdictions, including Canada, the United Kingdom, the United States, Australia, New Zealand, France and Belgium. Its print, microform and electronic holdings are supplemented by access to a vast range of electronic networks and databases. It is also enriched by a valuable collection of rare books printed in the 16th, 17th and 18th centuries pertaining to the common law of England and the civil law of France. The Library also provides services to lawyers appearing before the Court, to the Federal Court of Canada, to members of the Bar and, by special permission, to others in the legal field. The results of a client survey carried out for library services indicated a high level of satisfaction.
- **Web.** Real-time information is made available about cases and caseload, and virtual tours are provided of the Courtroom, registry, and library. Further, the availability of the Court's decisions on the internet both fosters and responds to the interest of foreign jurists for Canadian jurisprudence, especially with respect to the application of the Canadian Charter of Rights and Freedoms, and for insight into the role of the Court in Canadian society.

### **Preservation of information**

As mentioned previously, archiving of Court information will be addressed through its Information Management strategy. The Court has a well-established records management function for legal files. In fact the records management function is central to the management of cases. However, outside of the legal process, the organization is relatively immature, with no formalized information management practices. The Court plans to modify its information classification schema and implement tools to assist in properly managing documents, both in paper and electronic format.

Specific challenges revolve around the introduction of information standards (e.g., metadata, classification, naming conventions), streamlined policy documentation, consistent and adequate management processes and controls (including the management of Judges' private papers), and long term archival requirements across various formats and media. An audit will be performed in 2004-05 to assist in establishing priorities as far as addressing information management risks and obstacles.

To date, the Office of the Registrar has undertaken several initiatives; including,

- A new classification schema for administrative information (electronic and paper);
- A retention and disposition schedule and program;
- A project scope for the establishment of a new holdings area as well as processes for managing Judges' papers;
- The requirements definition for scanning and imaging in the context of both using and archiving Court information; and
- Web publishing processes and options for Internet and Intranet content management.

## **E. People, learning and innovation**

---

The key indicators are employee satisfaction, an effective workforce and the quality of labour relations.

### **Employee satisfaction**

Employees expressed a high level of satisfaction in the latest 2002 PS Employee Survey—the results showed that employees are dedicated to their jobs, believe that the Court is a good place to work and are committed to making it successful. A number of employees have been with the Office of the Registrar for a number of years. A committee was in place during the 2003-04 Fiscal Year to deal with specific issues identified from the employee survey related to classification, overtime, learning, harassment, and union relations. Although the work of the Communications Committee is excellent there is always a need to continue to improve internal communications.

### **Effective workforce**

The Office of the Registrar strives to ensure that employees have the necessary skills required to meet future requirements of the Court, and therefore, placed increased emphasis on learning during 2003-04.

- **Learning.** Significant progress was made on managing personal growth, and beginning the development of individual learning plans. As part of this ongoing commitment to continuous learning, the organization has initiated work on competencies and identifying the learning needs of employees. This information is required to develop an overall learning strategy, including assessing organizational-wide needs, developing a corporate learning plan, and implementing a learning plan toolkit.

- **HR Modernization.** The Office of the Registrar has a high level plan in place to implement HR Modernization over the next two years, and has acquired additional personnel to assist with managing the implementation. Though the project still needs to be defined more clearly, the project will include assessing readiness, training managers, providing awareness sessions for employees, HR planning, training, and implementing the recommendations from the staffing audit.
- **Quality of labour relations.** A Labour Management Consultative Committee arranges to meet annually with union representatives. A conflict resolution system has been put in place through a contract with the Federal Centre for Workplace Conflict Management. Last year there were no grievances at the Court.

## **F. Sound management**

---

Key indicators for sound management are efficient caseload management and cost effectiveness, and conformity to the new Management Accountability Framework.

### **Cost effectiveness**

The Office of the Registrar devotes almost all of its financial and human resources to address its number one priority, i.e.; to process cases without delay. As such, cost effectiveness means efficient caseload management. The Office of the Registrar is aware that certain types of cases (e.g., those involving self-represented litigants) require more effort and therefore increased cost over others. A system was put in place on a pilot basis last fiscal year to provide integrated information on the level of effort on cases (time spent) and caseload. Employees in Court Operations who are involved in processing cases are now recording their time spent on cases as part of this system. The Office of the Registrar will use this performance information to make process improvements, and is optimistic that this information will become over time more useful as a management tool.

### **Conformity to the Management Accountability Framework (MAF)**

The Office of the Registrar completed a modern management capacity assessment in 2002, and an action plan for improved management practices in 2003. The modern management initiatives have been integrated into the organization's business plans. Key areas where steps have been taken to improve management practices include:

- **Risk management.** The Office of the Registrar conducted an overall assessment of risks and subsequently conducted a risk assessment of each Sector. The results will be incorporated into an integrated risk management framework, including the finalized Sector risk profiles, a corporate risk profile, an integrated risk management plan, and an updated business resumption plan.



- **Performance measurement.** The Sectors are at various stages of development in their performance measurement. Service standards are in place for most areas, however, performance has not always been reported against these standards, and a number of the standards need to be updated. The Office of the Registrar has initiated a project to develop an overall performance measurement framework which will be implemented over the next three years.
- **Internal audit.** The Office of the Registrar ensures that an audit plan is approved and carried out each year. The results of audits have been very useful in improving services and tightening controls. The audit committee ensures that action plans, including appropriate communication, are developed and implemented in a timely fashion.



## **VII : Appendices**

### **A. Financial performance overview**

---

This section provides an overview of the financial performance using a set of various financial tables, the format being standard throughout the federal government. All figures reported under “Total Planned Spending”, “Total Authorities” and “Total Actual Spending” columns of the Financial Tables correspond to amounts published in the 2003-2004 Main Estimates and in the 2003-2004 Public Accounts.

### **B. Financial summary tables**

---

In 2003-2004, only the following financial tables were applicable to the Supreme Court of Canada operations:

Table 1	Summary of Voted Appropriations
Table 2	Comparison of Total Planned Spending to Actual Spending
Table 3	Historical Comparison of Total Planned Spending to Actual Spending
Table 4	Crosswalk Between Strategic Outcomes and Business Lines
Table 5	Revenues
Table 5.1	External User Charges
Table 6	Statutory Payments
Table 9	Projects

## Financial Table 1 - Summary of Voted Appropriations

During 2003-2004, net additional funding for operating expenditures of \$ 4.7 million was approved for the following items:

- \$3.9 million to cover additional costs to address increasing workloads; to fund additional translation costs; to improve security of the facility, the judges and staff, and the Court's information; to improve information management and access by the public to the institution and its output; and to keep pace with current accepted practices in the areas of information technology and human resources.
- \$0.7 million for the operating carry forward and funding for the modernization of comptrollership initiatives.
- \$0.1 million related to salary issues such as the ratification of the collective agreement with the CS group and compensation improvements.

Financial Requirements by Authority (\$ millions)					
Vote		2003-2004			
		Total Main Estimates	Total Planned Spending	Total Authorities	Total Actual Spending
	Supreme Court of Canada				
50	Operating expenditures	18.6	18.6	23.3	21.3
50	Adjustment*	-	4.2	-	-
(S)	Judges' salaries, allowances and annuities, annuities to spouses and children of judges and lump sum payments to spouses of judges who die while in office	4.4	4.4	4.3	4.3
(S)	Contributions to employee benefit plans	1.9	2.2	1.9	1.9
	<b>Total Agency</b>	<b>24.9</b>	<b>29.4</b>	<b>29.5</b>	<b>27.5</b>
Note: Total Authorities are Main Estimates plus Supplementary Estimates plus other authorities.					
* Adjustment due to Departmental Assessment approved by TB.					



## Financial Table 2 - Comparison of Total Planned to Actual Spending

The difference between the total authorities and the actual net expenditures is mainly due to delays in staffing new and vacant positions and to a reduction in discretionary spending following the December 2003 Treasury Board Secretariat announcement.

Departmental Planned versus Actual Spending (\$ millions)				
	2003-2004			
Supreme Court of Canada	Total Main Estimates	Total Planned Spending	Total Authorities	Total Actual Spending
FTEs	187	187	-	173
Operating	24.9	29.4	29.5	27.5
<b>Total Gross Expenditures</b>	24.9	29.4	29.5	27.5
Less: Respendable Revenues <sup>2</sup>	-	-	-	-
<b>Total Net Expenditures</b>	24.9	29.4	29.5	27.5
Other Revenues and Expenditures	-	-	-	-
Non-Respendable Revenues <sup>3</sup>	-0.1	-0.1	-0.3	-0.3
Cost of services provided by other departments	4.8	4.8	4.9	4.9
<b>Net Cost of the Program</b>	<b>29.6</b>	<b>34.1</b>	<b>34.1</b>	<b>32.1</b>
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Operating Costs include contributions to employee benefit plans.</li> <li>2. Formerly "Revenues Credited to the Vote". In some cases, respendable revenues can also include the statutory item "Expenditures pursuant to Section 29.1(1) of the FAA".</li> <li>3. Formerly "Revenues Credited to the General Government Revenues" (GGR).</li> </ol>				

### Financial Table 3 - Historical Comparison of Total Planned to Actual Spending

Net increase in spending of \$5.1 million in 2003-2004 is mainly due to:

- the implementation of Phase 1 of the accommodation strategy (\$3.8 million);
- the staffing of new positions and statutory and economic salary increases (\$0.8 million);
- an increase in statutory payments pursuant to the Judges Act (\$0.3 million); and
- the hosting of the ACCPUF conference (\$0.2 million).

Departmental Planned versus Actual Spending (\$ millions)						
			2003-2004			
	Actual 2001-2002	Actual 2002-2003	Total Main Estimates	Total Planned Spending	Total Authorities	Total Actual Spending
Supreme Court of Canada	20.4	22.4	24.9	29.4	29.5	27.5
Total	20.4	22.4	24.9	29.4	29.5	27.5
Note: Total Authorities are Main Estimates plus Supplementary Estimates plus other authorities						

### Financial Table 4 – Crosswalk between Strategic Outcomes and Business Lines

Business line	Strategic Outcome	Total ( \$ millions)
Office of the Registrar	Provide the best possible decision-making environment for the Court	27.5

## Financial Table 5 - Revenues

Revenues (\$ millions)					
Non-Respendable Revenues					
			2003-2004		
	Actual 2001-2002	Actual 2002-2003	Planned Revenues	Total Authorities	Actual
<b>Supreme Court of Canada</b>					
Judges' contributions towards annuities	0.1	0.05	0.05	0.1	0.1
Sales of goods, services and information products (Note)	0.1	0.1	0.05	0.1	0.1
Unplanned	0.1	0.05	-	0.1	0.1
<b>Total Non-Respendable Revenues</b>	<b>0.3</b>	<b>0.2</b>	<b>0.1</b>	<b>0.3</b>	<b>0.3</b>
<b>Total Revenues</b>	<b>0.3</b>	<b>0.2</b>	<b>0.1</b>	<b>0.3</b>	<b>0.3</b>

Note: Supreme Court of Canada non-respendable revenue is comprised of various services provided to litigants and the Canadian public. Table 5.1 provides information on these external user charges.

**Financial Table 5.1 – 2003-2004 User Fee Information (in \$000s dollars)**

User Fee	Fee Type	Fee Setting Authority	Date Last Modified	Forecast Revenue	Actual Revenue	Full Cost	2003-04 Performance Standard	Performance Results	Planning Years		
									Fiscal Year	Forecast Revenue	Estimated Full Cost
Sale of Bulletin of Proceedings	Other Products and Services	Supreme Court Act	28-Feb-95	8.0	8.3	Not available	Exercise will be undertaken for the Management Resources and Results Structure (MRSS)		2004-05 2005-06 2006-07	8.0 8.0 8.0	Not available
Sale of Judgments	Other Products and Services	Supreme Court Act	28-Feb-95	10.0	11.7	Not available	Exercise will be undertaken for the Management Resources and Results Structure (MRSS)		2004-05 2005-06 2006-07	10.0 10.0 10.0	Not available
Sale of Certificates of Taxation and copies of Acts and Rules	Other Products and Services	Supreme Court Act	28-Feb-95	7.0	7.5	Not available	Exercise will be undertaken for the Management Resources and Results Structure (MRSS)		2004-05 2005-06 2006-07	7.0 7.0 7.0	Not available
Photocopies	Other Products and Services	Supreme Court Act	28-Feb-95	20.0	25.5	Not available	Exercise will be undertaken for the Management Resources and Results Structure (MRSS)		2004-05 2005-06 2006-07	20.0 20.0 20.0	Not available
<b>Other Fees:</b> Filing Security Motion Oath	Other Products and Services	Supreme Court Act	28-Feb-95	55.0	57.9	Not available	Exercise will be undertaken for the Management Resources and Results Structure (MRSS)		2004-05 2005-06 2006-07	55.0 55.0 55.0	Not available
Sub-Total									2004-05	100.0	
Sub-Total									2005-06	100.0	
Sub-Total									2006-07	100.0	
<b>Total</b>				\$ 100.0	\$ 110.9						



## Financial Table 6 - Statutory Payments

Statutory Payments (\$ millions)						
			2003-2004			
	Actual 2001-2002	Actual 2002-2003	Total Main Estimates	Planned Spending	Total Authorities	Actual
<b>Supreme Court of Canada</b>						
Payments pursuant to the Judges Act*	4.1	4.0	4.4	4.4	4.3	4.3
Contributions to employee benefit plans	1.5	2.3	1.9	1.9	1.9	1.9
<b>Total Statutory Payments</b>	<b>5.6</b>	<b>6.3</b>	<b>6.3</b>	<b>6.3</b>	<b>6.2</b>	<b>6.2</b>
*Includes annuities under the <i>Judges Act</i>						

## Financial Table 9 - Projects

Construction work on Phase 1 of the accommodation strategy started in June 2003 to improve space utilization and address certain health, safety, security and accessibility concerns. The Office of the Registrar in partnership with PWGSC completed significant changes required to refit the vacated space while respecting the heritage nature of the building. This phase of the project which received Treasury Board funding in the amount of \$3.02M supplemented by internal funding of \$0.6M has been completed.

Projects (\$ millions)							
				2003-2004			
	Current Estimated Total Cost	Actual 2001-2002	Actual 2002-2003	Main Estimates	Total Planned Spending	Total Authorities	Actual
Office of the Registrar							
Implementation of Phase 1 of the Accommodation Strategy	3.8	-	-	3.0	3.8	3.8	3.8

### C. For further information

---

<b>Supreme Court of Canada Building</b> 301 Wellington Street Ottawa, Ontario K1A 0J1	General Enquiries Telephone: (613) 995-4330 Fax: (613) 996-3063
World Wide Web: <a href="http://www.scc-csc.gc.ca">http://www.scc-csc.gc.ca</a>	Internet Access: <a href="mailto:reception@scc-csc.gc.ca">reception@scc-csc.gc.ca</a>
<b>Anne Roland - Registrar</b> Telephone: (613) 996-9277	E-mail: <a href="mailto:reception@scc-csc.gc.ca">reception@scc-csc.gc.ca</a>
<b>Louise Meagher - Deputy Registrar</b> Telephone: (613) 996-8666	E-mail: <a href="mailto:registry-greffe@scc-csc.gc.ca">registry-greffe@scc-csc.gc.ca</a>
<b>Carolyn McDonald - Director General, Corporate Services</b> Telephone: (613) 996-0429	E-mail: <a href="mailto:mcdonaldc@scc-csc.gc.ca">mcdonaldc@scc-csc.gc.ca</a>

#### **D. Listing of evaluations and reviews**

---

The following evaluations and reviews were conducted in 2003-04 according to the schedule of the Internal Audit Plan of the Office of the Registrar.

A strong follow-up process is in place for audits. The results of audits are presented to the Executive Committee and Management Committee and audit results are posted on the intranet site. The audit reports are also reviewed at the annual Judges' Retreat.

<b>Evaluation/Review</b>	<b>Key Findings</b>
The Human Rights Commission carried out an employment equity audit.	The results were very positive.
Staffing audit	The audit examined the Court's staffing function in terms of effectiveness, efficiency, economy, compliance to policies, management control framework/practices, decision-making and reporting information, and risk management. The audit report can be found on the Court's web site.

#### **E. Listing of statutory and departmental reports**

---

##### ***Supreme Court Reports***

Pursuant to Section 17 of the Supreme Court Act, the Registrar or the Deputy Registrar, as the Chief Justice directs, reports and publishes the judgments of the Court in the Supreme Court Reports, which include all the reasons for judgment rendered by the Court in a given calendar year.

#### **F. Legislation administered**

---

<i>Supreme Court Act</i>	R.S.C., 1985, as amended
<i>Judges Act</i>	R.S.C., 1985, as amended







<i>Loi sur la Cour suprême</i>	L.R.C. (1985) et ses modifications
<i>Loi sur les juges</i>	L.R.C. (1985) et ses modifications

F. Lois appliquées

<i>Recueil des arrêts de la Cour suprême</i>	En vertu de l'article 17 de la <i>Loi sur la Cour suprême</i> , le registraire ou le registraire adjoint, selon les instructions du juge en chef, est chargé du rapport et de la publication des arrêts de la Cour dans le <i>Recueil des arrêts</i> de la Cour suprême, qui comprend tous les motifs de jugement rédigés par la Cour au cours d'une année civile.
----------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

F. Liste des rapports prévus par la loi et des rapports ministériels

<b>Évaluation - examen</b>	<b>Conclusions principales</b>
La Commission des droits de la personne a effectué une vérification de l'équité en matière d'emploi.	Les résultats ont été très positifs.
Vérification de la dotation.	La vérification a examiné la fonction dotation de la Cour en fonction de son efficacité, son efficience, ses coûts, son respect des politiques, des pratiques et du cadre de contrôle de la gestion, de la prise de décisions et des rapports d'information. Le rapport de vérification est disponible sur le site Web de la Cour.

D. Liste des évaluations et des examens

Les évaluations et les examens suivants ont été faits en 2003-2004 en conformité avec le calendrier prévu au plan de vérifications internes du Bureau du registraire.

Il existe un suivi rigoureux des vérifications. Les résultats des vérifications sont présentés au Comité exécutif et au Comité de gestion et sont affichés sur le site Intranet. Les rapports de vérification sont également examinés par les juges lors de leurs journées annuelles de réflexion.

<b>Édifice de la Cour suprême du Canada</b> 301, rue Wellington Ottawa (Ontario) K1A 0J1 World Wide Web: <a href="http://www.scc-csc.gc.ca">http://www.scc-csc.gc.ca</a>	<b>Renseignements généraux</b> Téléphone: (613) 995-4330 Télécopieur: (613) 996-3063 Accès à l'Internet: <a href="mailto:reception@scscc-csc.gc.ca">reception@scscc-csc.gc.ca</a>
<b>Anne Roland - Registrare</b> Téléphone: (613) 996-9277 Adresse Internet: <a href="mailto:reception@scscc-csc.gc.ca">reception@scscc-csc.gc.ca</a>	
<b>Louise Meagher - Registrare adjoin</b> Téléphone: (613) 996-8666 Adresse Internet: <a href="mailto:registry-greff@scscc-csc.gc.ca">registry-greff@scscc-csc.gc.ca</a>	
<b>Carolyn McDonald - Directrice générale</b> Services intégrés Téléphone: (613) 996-0429 Adresse Internet: <a href="mailto:mcdonaldc@scscc-csc.gc.ca">mcdonaldc@scscc-csc.gc.ca</a>	



Tableau financier 9 – Projets

Les travaux de la phase 1 de la stratégie relative aux locaux visant à améliorer l'utilisation de l'espace disponible et à régler certaines questions liées à la santé au travail, la sécurité et l'accessibilité a débuté en juin 2003. En partenariat avec TPSSGC, le Bureau du registraire a terminé les importants travaux nécessaires à la réfection des espaces libérés en veillant à préserver la nature patrimoniale de l'édifice. 3,8 millions de dollars ont été affectés aux travaux de la phase 1, qui est terminée, dont un financement additionnel de 3,02 millions approuvé par le Conseil du Trésor et 0,6 million financé à l'interne par la Cour.

Projets (en millions de dollars)		2003-2004					
		Coût total	Dépenses	Dépenses	Budget	Total des	Autorisations
		estimatif	réelles	réelles	principal	dépenses	totaux
		courant	2001-2002	2002-2003	des	dépenses	réelles
Bureau du	registraire						
Mise en	œuvre de la	3,8	-	-	3,0	3,8	3,8
phase 1 de la	stratégie						
relative aux	locaux						

Tableau financier 6 - Paiements législatifs

Paiements législatifs (en millions de dollars)						
2003-2004						
Dépenses réelles	Autorisations totales	Dépenses prévues	Budget principal des dépenses	Dépenses réelles 2002-2003	Dépenses réelles 2001-2002	
Cour suprême du Canada						
Paiements en vertu de la Loi sur les juges*	4,1	4,0	4,4	4,4	4,3	4,3
Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	1,5	2,3	1,9	1,9	1,9	1,9
Total des paiements législatifs	5,6	6,3	6,3	6,3	6,2	6,2
* Comprend les rentes en vertu de la Loi sur les juges.						

**Tableau financier 5.1 - Frais d'utilisation externe - Exercice Financier 2003-2004 (en milliers de dollars)**

				2003-2004			Années de planification				
Nom de l'activité d'imposition de frais	Type de frais	Pouvoir d'établissement des frais	Date de la dernière modification	Recettes prévues	Recettes réelles	Coût entier	Norme de rendement	Résultats	Année fiscale	Recettes prévues	Coût entier estimé
Vente des bulletins procédures	Autre service-vente de produits d'information	<i>Loi sur la Cour suprême</i>	02-28-95	8,0	8,3	N'est pas disponible	Seront effectués pour la structure de gestion des ressources et des résultats	2004-05 2005-06 2006-07	8,0 8,0 8,0	N'est pas disponible	
Vente de jugements	Autre service-vente de produits d'information	<i>Loi sur la Cour suprême</i>	02-28-95	10,0	11,7	N'est pas disponible	Seront effectués pour la structure de gestion des ressources et des résultats	2004-05 2005-06 2006-07	10,0 10,0 10,0	N'est pas disponible	
Vente de certificats de taxation et d'exemplaires de la loi et des règles	Autre frais	<i>Loi sur la Cour suprême</i>	02-28-95	7,0	7,5	N'est pas disponible	Seront effectués pour la structure de gestion des ressources et des résultats	2004-05 2005-06 2006-07	7,0 7,0 7,0	N'est pas disponible	
Photocopies	Autre frais	<i>Loi sur la Cour suprême</i>	02-28-95	20,0	25,5	N'est pas disponible	Seront effectués pour la structure de gestion des ressources et des résultats	2004-05 2005-06 2006-07	20,0 20,0 20,0	N'est pas disponible	
Autres frais: Enregistrements Cautionnements Requêtes Serments	Autre frais	<i>Loi sur la Cour suprême</i>	02-28-95	55,0	57,9	N'est pas disponible	Seront effectués pour la structure de gestion des ressources et des résultats	2004-05 2005-06 2006-07	55,0 55,0 55,0	N'est pas disponible	
Sous-total								2004-05	100,0		
Sous-total								2005-06	100,0		
Sous-total								2006-07	100,0		
Total				\$ 100,0	\$ 110,9						

Tableau financier 5 - Recettes

Recettes (en millions de dollars)		Recettes non disponibles				
		Recettes réelles 2001-2002	Recettes réelles 2002-2003	Recettes prévues	Autorisations totales	Recettes réelles
Cour suprême du Canada						
Contributions des juges pour des rentes	0,1	0,05	0,05	0,05	0,1	0,1
Ventes de biens et services et de produits d'information (Note)	0,1	0,1	0,1	0,05	0,1	0,1
Dépenses non prévues	0,1	0,05	-	-	0,1	0,1
Total des recettes non disponibles	0,3	0,2	0,1	0,3	0,3	0,3
Total des recettes	0,3	0,2	0,1	0,3	0,3	0,3

Note: Les recettes non disponibles de la Cour suprême du Canada comprennent divers services offerts aux plaidants et au public canadien. Le tableau 5.1 présente des informations concernant l'imposition de frais d'utilisation externe.



**Tableau financier 3 - Comparaison historique des dépenses totales prévues et des dépenses réelles**

L'augmentation nette des dépenses de 5,1 millions \$ en 2003-2004 provient principalement de:

- L'exécution de la phase 1 de la stratégie d'aménagement des locaux (3,8 millions \$),
- La dotation de nouveaux postes et les augmentations de salaires, en raison des dispositions législatives ou pour des motifs d'ordre économique (0,8 million \$),
- Une augmentation des paiements prévus par la *Loi sur les juges* (0,3 million \$) et
- L'organisation de la conférence de l'ACCPUF (0,2 million \$).

Dépenses prévues par opposition aux dépenses réelles par secteur d'activité (en millions de dollars)						
2003-2004						
Dépenses réelles 2001-2002	Dépenses réelles 2002-2003	Total du Budget principal des dépenses	Total des dépenses prévues	Autorisations totales	Total des dépenses réelles	
Cour suprême du Canada	20,4	22,4	24,9	29,4	29,5	27,5
Total	20,4	22,4	24,9	29,4	29,5	27,5

Note: Le total des autorisations correspond à la somme du Budget principal des dépenses, des Budgets supplémentaires des dépenses et des autres autorisations.

**Tableau financier 4 - Concordeance entre les résultats stratégiques et les secteurs d'activité**

Secteur d'activité	Résultat stratégique	(en millions de dollars)
Bureau du registraire	Fournir le cadre le plus favorable possible à la prise de décision	27,5
Total		

Tableau financier 2 - Comparaison des dépenses totales prévues et des dépenses réelles

La différence entre les autorisations totales et le total des dépenses réelles s'explique principalement par les retards à pourvoir des postes vacants et à doter des nouveaux postes et aux réductions des dépenses discrétionnaires suite à l'annonce du Secrétariat du Conseil du Trésor en décembre 2003.

Dépenses prévues par opposition aux dépenses réelles (en millions de dollars)				
2003-2004				
Cour suprême du Canada	Total du Budget principal des dépenses	Total des dépenses prévues	Autorisations totales	Total des dépenses réelles
ETP	187	187	-	173
Fonctionnement <sup>1</sup>	24,9	29,4	29,5	27,5
Total des dépenses brutes	24,9	29,4	29,5	27,5
Moins: Recettes disponibles <sup>2</sup>	-	-	-	-
Total des dépenses nettes	24,9	29,4	29,5	27,5
Autres recettes et dépenses	-	-	-	-
Recettes non disponibles <sup>3</sup>	-0,1	-0,1	-0,3	-0,3
Coût des services offerts par d'autres ministères	4,8	4,8	4,9	4,9
Coût net du programme	29,6	34,1	34,1	32,1
1. Les frais de fonctionnement comprennent les cotisations aux régimes d'avantages sociaux des employés. 2. Anciennement «Recettes affectées aux dépenses». Parfois, les recettes pouvant être redépensées peuvent aussi inclure le poste législatif «Dépenses conformes au paragraphe 29.1 (1) de la LGFP».				
3. Anciennement «Recettes affectées au Trésor».				

## Tableau financier 1 - Sommaire des crédits approuvés

Au cours de l'exercice 2003-2004 un montant additionnel net de 4,7 millions \$ en dépenses de fonctionnement a été consenti pour les éléments suivants:

- 3,9 millions \$ pour couvrir les coûts additionnels pour s'acquitter d'une charge de travail croissante et financer les coûts supplémentaires de la traduction, améliorer la sécurité de l'édifice, des juges et des employés de la Cour, la gestion de l'information et l'accès du public et suivre les pratiques courantes dans les domaines de la technologie de l'information et des ressources humaines.
- 0,7 million \$ provenant du report du budget de fonctionnement et des initiatives de modernisation de la fonction de contrôleur.
- 0,1 million \$ pour couvrir les rajustements salariaux, tels que les frais associés à la ratification des conventions collectives du groupe CS et des améliorations quant à la rémunération.

Besoins Financiers par autorisation (en millions de dollars)					
Vote		Total du Budget principal des dépenses	Total des dépenses prévues	Autorisations totales	Total des dépenses réelles
	Cour suprême du Canada				
50	Dépenses de fonctionnement	18,6	18,6	23,3	21,3
50	Ajustements*	-	4,2	-	-
(S)	Traitement, indemnités et pensions des juges, pensions aux conjoints et enfants aux conjoints des juges qui décèdent pendant leur mandat	4,4	4,4	4,3	4,3
(S)	Contribution aux régimes	1,9	2,2	1,9	1,9
	Total pour l'agence	24,9	29,4	29,5	27,5
Note: Les autorisations totales sont la somme des montants prévus au Budget principal des dépenses, des Budgets des dépenses supplémentaires et des autres autorisations. * Ajustements en raison du plus récent examen ministériel approuvé par le Conseil du Trésor					

**A. Aperçu du rendement financier**

La présente section donne un aperçu du rendement financier à l'aide d'une série de tableaux financiers, la disposition de ces tableaux étant la même pour l'ensemble de l'administration fédérale. Tous les chiffres inscrits dans les colonnes « Dépenses prévues », « Autorisations totales » et « Dépenses réelles » correspondent aux chiffres publiés dans le Budget principal des dépenses et les Comptes publics de 2003-2004.

**B. Tableaux financiers récapitulatifs**

En 2003-2004, seuls les tableaux financiers suivants s'appliquaient aux activités de la Cour suprême du Canada:

Tableau 1	Sommaire des crédits approuvés
Tableau 2	Comparaison des dépenses totales prévues et des dépenses réelles
Tableau 3	Comparaison historique des dépenses totales prévues et des dépenses
Tableau 4	Concordance entre les résultats stratégiques et les secteurs d'activité
Tableau 5	Recettes
Tableau 5.1	Frais d'utilisation externe
Tableau 6	Palements législatifs
Tableau 9	Projets





principaux domaines qui ont fait l'objet de mesures destinées à l'amélioration des pratiques de gestion sont les suivants:

- **Gestion du risque.** Le Bureau du Registraire a mené une évaluation d'ensemble des risques et, ensuite, une évaluation des risques pour chacun des secteurs de la Cour. Les résultats obtenus vont servir à la préparation d'un cadre intégré de gestion du risque comprenant le profil de risques de chaque secteur, le profil de risques global, de l'élaboration d'un plan de gestion intégrée des risques et l'actualisation d'un plan de reprise des activités.

- **Mesure du rendement.** Les différents secteurs de la Cour ont atteint des stades différents dans le développement de leur capacité à quantifier leur rendement. Des normes de service existent pour la plupart des centres d'activité, mais les rapports de rendement ne se font pas toujours au regard de ces normes et certaines normes ont besoin d'une mise à jour. Le Bureau du Registraire a commencé un projet visant à définir un cadre général de quantification du rendement et pour mettre en oeuvre au cours des trois prochaines années.

- **Vérification interne.** Le Bureau du Registraire veille à approuver un plan annuel de vérification et à le mettre en exécution. Les conclusions des rapports de vérification interne se sont révélées très utiles pour améliorer les services et resserrer les contrôles. Le comité de vérification s'assure que des plans d'action touchant, notamment, les communications appropriées, soient dressés et exécutés dans les délais impartis.

Le Bureau du registraire avait terminé, en 2002, l'évaluation de sa capacité de gestion moderne et elle a terminé, en 2003, son plan d'action pour des meilleures pratiques de gestion. Les initiatives de gestion moderne ont été intégrées au plan d'affaires. Les

### **Respect du Cadre de responsabilisation de la gestion (CRG)**

Le Bureau du registraire consacre la presque totalité de ses ressources financières et humaines à sa priorité la plus importante, celle de traiter les dossiers avec célérité. L'efficacité en fonction du coût est donc synonyme de gestion efficiente de la charge de travail. Le Bureau du registraire est conscient du fait que certains dossiers (par exemple, les dossiers impliquant des parties qui ne sont pas assistées d'avocats) exigent plus d'efforts et sont plus coûteux que d'autres. On a mis en place durant le dernier exercice financier un projet pilote permettant d'obtenir des renseignements détaillés sur le temps consacré aux dossiers et sur la charge de travail. Les employés du secteur des opérations de la Cour qui sont impliqués dans le traitement des dossiers enregistrent le temps qu'ils consacrent à chaque dossier. Le Bureau du registraire se servira de l'information obtenue pour apporter des améliorations au processus de traitement des dossiers. Il y a lieu de croire que ces renseignements s'avèreront de plus en plus utiles au fil des ans en tant qu'instrument de gestion.

### **Efficacité en fonction du coût**

Les indicateurs clés d'une saine gestion sont la gestion efficace de la charge de travail, l'efficacité en fonction du coût et le respect du nouveau cadre de responsabilisation de la gestion.

## **F. Saine gestion**

- **Qualité des relations de travail.** Un comité consultatif sur les relations employeur-employés se réunit une fois par année avec des représentants des syndicats. Un contrat avec le Centre fédéral de gestion de conflit en milieu de travail offre un système de résolution de conflits aux employés de la Cour. Il n'y a eu aucun grief durant le dernier exercice financier.
- **Modernisation des ressources humaines.** Le Bureau du registraire a un plan général pour la mise en oeuvre de la modernisation des ressources humaines au cours des deux prochaines années et y consacre des ressources additionnelles. Le projet, qui doit être précis, comprend une évaluation des capacités actuelles, la formation des gestionnaires et l'organisation de séances de sensibilisation pour les employés, la planification des ressources humaines, la formation et la mise en oeuvre des recommandations de la vérification de la fonction dotation.

Cour et la mise en place d'une trousse relative au plan d'apprentissage.

- **Apprentissage.** Des progrès importants ont été accomplis dans la gestion de la croissance personnelle et dans le lancement des plans de formation individuelle. Dans le cadre de son engagement en faveur d'une formation permanente des employés, la Cour a entamé l'identification des compétences de ses employés et de leurs besoins en formation. Ces renseignements sont nécessaires à l'élaboration d'une stratégie d'ensemble d'apprentissage, notamment l'évaluation des besoins dans tous les secteurs de la Cour, le développement d'un plan de formation pour l'ensemble de la

Le Bureau du registraire s'efforce d'assurer que les employés possèdent les compétences pour répondre aux besoins futurs de la Cour et a donc mis l'accent sur la formation en 2003-2004.

### **La qualité des effectifs**

Les employés ont exprimé un haut niveau de satisfaction, en 2002, dans le dernier sondage des employés. Le sondage indiquait que les employés sont dévoués à leur travail, croient que la Cour est un bon milieu de travail et veulent la réussite de cette dernière. Plusieurs employés travaillent à la Cour depuis de nombreuses années. Un comité a été chargé durant l'exercice financier 2003-2004 de traiter les questions particulières identifiées par les employés dans le sondage en ce qui a trait à la classification, aux heures supplémentaires, à la formation, au harcèlement et aux relations syndicales. Malgré l'excellent travail du Comité des communications, il est quand même toujours nécessaire d'améliorer les communications internes.

### **Le niveau de satisfaction des employés**

Les indicateurs clés sont le niveau de satisfaction des employés, la qualité des effectifs et des relations de travail.

## **F. Ressources humaines, formation et innovation**

- Un nouveau système de classification pour la documentation administrative (sur support papier et sur support numérique),
- Un calendrier et un programme de rétention et d'élimination,
- Définition de la portée du projet pour la création d'une zone destinée aux nouveaux fonds documentaires et les processus de gestion des archives personnelles des juges,
- Définition des exigences de numérisation et d'imagerie dans le contexte de l'utilisation et de l'archivage de l'information de la Cour, et
- Processus et options en ce qui a trait à la gestion du contenu du site Internet et du site Intranet.

Le Bureau du registraire a entrepris plusieurs initiatives jusqu'à maintenant, notamment :



Les défis portent sur l'introduction de normes en matière d'information (par exemple, métadonnées, classification, conventions relatives aux noms des dossiers), sur la préparation de documents expliquant les politiques applicables, sur la mise en place de processus et contrôles de gestion adéquats, notamment en ce qui a trait aux archives des juges, et aux exigences relatives à l'archivage de longue durée pour les divers supports et instruments d'information. En 2004-2005, on procédera à une vérification pour faciliter la formulation des priorités pour faire face aux risques et supprimer les obstacles à la gestion de l'information.

Tel qu'il a déjà été mentionné, la Stratégie de la gestion de l'information abordera la question de l'archivage de l'information. La Cour possède une fonction bien établie de gestion de ses dossiers judiciaires qui constitue un élément central de la gestion des appels. Mais, abstraction faite du processus judiciaire, la gestion des dossiers est relativement peu développée à la Cour. La Cour ne possède pas de pratiques documentées de gestion de l'information. La Cour planifie de modifier son système de classification de l'information et de mettre en place les instruments qui lui serviront à gérer de façon adéquate ses documents, sur support papier ou numérique.

## Préservation de l'information

- **Web.** On peut obtenir sur le site Web de la Cour des renseignements constamment actualisés sur les dossiers et la charge de travail de cette dernière et faire une visite guidée virtuelle de la salle d'audience, du greffe et de la bibliothèque. La disponibilité sur l'Internet des décisions de la Cour suscite chez les juristes étrangers un intérêt pour la jurisprudence canadienne, notamment en ce qui a trait à l'application de la Charte canadienne des droits et libertés de même qu'elle leur permet de mieux comprendre le rôle de la Cour dans la société canadienne.

- **Bibliothèque.** Avec environ 200 000 livres, la bibliothèque de la Cour suprême fournit le fonds de recherche de la Cour. L'importante collection de la Bibliothèque comprend des recueils législatifs, des recueils judiciaires, des périodiques et des traités de droit représentant les plus importants pays de droit civil et de common law, dont le Canada, le Royaume-Uni, les États-Unis, l'Australie, la Nouvelle-Zélande, la France et la Belgique. À son fonds d'imprimés, de microfiches et de documents numériques, s'ajoute l'accès à un large éventail de réseaux et de ressources électroniques. Elle possède aussi une riche collection de livres rares des seizième, dix-septième et dix-huitième siècles traitant de la common law de l'Angleterre et du droit civil de la France. La Bibliothèque sert également les avocats qui plaident à la Cour suprême et à la Cour fédérale, les membres du barreau et, sous réserve de permission, d'autres usagers. Les résultats du sondage mené auprès des clients de la Bibliothèque indiquent un haut degré de satisfaction de ses services.
- **Accessibilité aux avocats et aux juges chargés du dossier.** électroniquement sera intégrée au système de gestion des dossiers et elle sera accessible aux avocats et aux juges chargés du dossier.

Les activités entreprises pour le maintien de la sécurité comprennent les activités suivantes:

- **L'élaboration d'un plan de sécurité des technologies de l'information (TI).** Suite à une vérification de la fonction sécurité des TI, une position d'agent de sécurité des TI a été créée et on a procédé à sa dotation. L'agent de sécurité des TI a mis à jour, modifié et fusionné les politiques de sécurité des TI.

- **Le traitement des dossiers judiciaires délicats.** On a mis sur pied un projet visant à identifier les mécanismes requis afin d'atténuer les risques inhérents aux dossiers au contenu délicat, notamment les affaires portant sur les nouvelles dispositions législatives anti-terroristes. Le projet comprend l'élaboration de politiques et de procédures pour le traitement de ces dossiers, l'adaptation du système de gestion de dossiers à ces cas, les mesures de contrôle physique et électronique à mettre en place, les contrôles administratifs à établir pour assurer le respect de ces mesures et la répartition des rôles et responsabilités. Bien que ces mesures ne touchent qu'un nombre restreint de dossiers, l'absence de mesures appropriées de contrôle peut avoir de lourdes conséquences.

## D. Gestion d'information et technologie

La gestion et la technologie de l'information ont fait l'objet d'une attention particulière en 2003-2004. Le Bureau du registraire a créé une fonction distincte de la gestion de l'information et de la technologie de l'information et a entamé le projet de stratégie de la GI à la CSC. Au cours des trois à cinq prochaines années, le Bureau du registraire élaborera et appliquera une stratégie de gestion et d'accessibilité de l'information.

### Plus grande accessibilité de l'information

Les sources principales d'information comprennent:

- **Information sur les dossiers judiciaires.** Le système de gestion des dossiers de la Cour, dont sont fortement tributaires les usagers, fait l'objet d'améliorations sur une base continue. Des rapports en ligne sont préparés pour répondre aux demandes croissantes d'information de la part des avocats. Le Bureau du registraire doit veiller à ce que les membres du public puissent avoir facilement accès à l'information aux décisions de la Cour, les juges et les membres du personnel à l'information portant sur l'histoire des dossiers et sur d'autres documents juridiques. Le projet pilote de dépôt électronique progresse selon les prévisions. Il permettra aux avocats de déposer sous forme numérique les documents introduits d'appel de même que de verser des documents numériques dans les dossiers ouverts. L'information transmise

point de contact pour les visiteurs étrangers qui s'intéressent à l'administration de la justice dans notre pays. C'est dans ce contexte que s'inscrivent les activités du Bureau du registraire lorsque la Cour a accueilli en juin 2003, à Ottawa, l'Association des cours constitutionnelles ayant en partage l'usage du français. En outre, la Cour a reçu la visite de 38 délégations officielles venues des quatre coins du globe pour échanger des renseignements sur les processus modernes de gestion des tribunaux. Le personnel de la Cour et les juges ont aussi participé aux activités d'associations internationales en leur faisant parvenir un choix de décisions que ces dernières transmettront, par la voie de leurs bases de données, à leurs membres et en assistant à leurs réunions pour y discuter des questions d'intérêt commun.

- **Communications Internet.** En plus des services au comptoir ou par téléphone, le Bureau du registraire a considérablement investi dans le développement d'applications Internet afin d'améliorer l'accès à la Cour et à ses services. La Cour offre des visites guidées virtuelles de la salle d'audience, du greffe et de la bibliothèque sur son site Web. La Cour se classe parmi les sept premiers sites canadiens pour ce qui est de l'accessibilité.

- **Demandes de renseignements.** Les demandes de renseignements de nature générale ou particulière ont augmenté du fait que les membres du public sont mieux informés et plus actifs et en raison de l'intérêt que suscitent les questions soulevées dans les appels à la Cour. Par exemple, un nombre de plus en plus grand d'étudiants font une demande de mémoires. De plus, les téléphones, courriels et lettres provenant des membres du public sont de plus en plus nombreux. De 1996 à 2004, le nombre de demandes de dossiers a augmenté chaque année: de 2 612 en 1996 à 5 229 en 2004, ce qui constitue une augmentation de 100 % en six ans. Le personnel de la Cour doit tenir à jour sur le site Web de la Cour toute l'information relative au déroulement des audiences de même qu'à toutes les décisions rendues sur les requêtes, les demandes en autorisation d'appel et les appels. Il doit également publier le Bulletin des procédures de la Cour et les recueils officiels de la Cour suprême.

De plus, comme c'est le cas pour la plupart des tribunaux canadiens, la Cour suprême connaît une augmentation du nombre des personnes qui ne sont pas assistées d'un avocat. Le personnel de la Cour doit fournir plus d'assistance à ces plaideurs, ce qui lui occasionne un surcroît de travail.

Dans le cadre de son second projet pilote de dépôt électronique, visant à rendre le projet pilote au stade opérationnel, le Bureau du registraire, en collaboration avec des bureaux d'avocats, a identifié des modifications qui seront implantées en 2004-05.

### **Le niveau de la perception publique de la Cour**

Il n'existe pas de renseignements permettant de quantifier le niveau de connaissance que le public a de la Cour suprême. Cela dit, rares sont les jours où un journal ne publie pas un ou plusieurs articles sur la Cour, ses membres, les appels dont elle est saisie ou une décision qu'elle vient de rendre. Les activités de rayonnement et de sensibilisation sont une priorité clé:

- **Programmes de sensibilisation du public.** Le Bureau du registraire maintient des statistiques sur le nombre de visiteurs et leurs réactions. Durant le dernier exercice financier, 40 000 personnes ont visité l'édifice de la Cour, guidées par des étudiants en droit. Les commentateurs des visiteurs qui ont rempli le court questionnaire d'une page sur leur visite ont été unanimement positifs, ou presque. De plus, le Bureau du registraire a mis un accent particulier sur le milieu scolaire. Outre le programme bien établi de visites destinées aux écoles, la trousses élaborée pour les professeurs, qui explique, notamment, comment monter un procès simulé, a été très bien accueillie. On a monté une nouvelle exposition dans le Hall d'honneur de l'édifice de la Cour. Des photographies additionnelles ont été affichées sur le site Web de la Cour à l'intention des personnes qui ne peuvent se rendre à la Cour. La visite guidée virtuelle, sur le site Web de la Cour, a été améliorée par l'ajout de nouveaux points d'intérêt.

- **Relations avec les médias.** Le Bureau du registraire est très conscient que les médias ont besoin d'informations de qualité, d'un système de télédiffusion adéquat et de leur intérêt pour les huis-clos. Suite à des consultations auprès de la Galerie de la presse du Parlement canadien (GPPC) et de l'Association du barreau canadien, la Cour a conclu un protocole d'accord sur un projet pilote avec le GPPC permettant à ses membres, dans le cadre de huis-clos pour un nombre limité de dossiers, de recevoir le jugement et les motifs avant qu'ils ne soient rendus publics. Simultanément, dans une séance à huis clos, les avocats au dossier reçoivent également les motifs de jugement. L'objectif du projet pilote est de donner aux membres des médias souhaitant faire un reportage sur la décision suffisamment de temps pour qu'ils puissent la lire avant qu'elle ne soit rendue publique. La qualité des reportages devrait s'en trouver améliorée. En application du protocole d'entente, la GPPC a fait une analyse détaillée de la première expérience, et la rétroaction a été très positive. La Cour a accepté de tenir d'autres huis clos mais, puisqu'ils impliquent passablement de travail additionnel, ces séances ne seront tenues que pour quelques cas annuellement.

- **Relations avec la communauté juridique internationale.** La Cour est un membre actif de la communauté juridique et judiciaire internationale. Elle continue d'être un



## B. Indépendance de la Cour

Située au sommet de la hiérarchie judiciaire, on attend de la Cour qu'elle décide les cas d'importance nationale touchant les citoyens canadiens et les gouvernements. Dans ce contexte, le Bureau du registraire doit veiller à ce que l'indépendance de la Cour en tant qu'institution soit protégée dans le cadre d'une saine gestion publique. Pour ce faire, il est essentiel qu'une relation d'indépendance mutuelle continue d'exister entre la Cour et le Parlement, le ministère de la Justice et les agences centrales. La registraire consulte régulièrement les juges pour évaluer leur perception du maintien de cette indépendance institutionnelle.

La Cour, du fait de la position qu'elle occupe dans le système judiciaire canadien, est très bien connue au Canada et presque autant à l'étranger. Le Bureau du registraire reçoit une rétroaction à titre officieux du fait des rapports qu'il entretient avec des tribunaux internationaux, fédéraux et provinciaux. La perception qu'ont ces organismes de la Cour suprême et du Bureau du registraire est excellente. Les arrêts de la Cour sont souvent étudiés par les tribunaux étrangers également, et l'intérêt manifesté par les visiteurs étrangers pour son administration demeure constant.

## C. Accès à la Cour et ses services

Selon la Loi sur la Cour suprême, le mandat de la Cour est d'entendre et de décider les dossiers qui soulèvent des questions d'importance pour le public. Dans l'exécution de ce mandat, le Bureau du registraire doit faire en sorte que la Cour soit accessible et fournit aux plaideurs les services dont ils ont besoin, notamment le traitement des dossiers avec célérité.

### Réponse aux attentes avec célérité

Un indicateur clé est la tenue des audiences et le prononcé de jugements. En moyenne, les décisions sur les demandes d'autorisation d'appel ont été rendues par la Cour, en 2003, un peu moins de 4 mois après leur mise en état, soit deux mois plus vite que l'année précédente. En 2003, les appels ont été entendus 10,5 mois après l'autorisation d'appel ou le dépôt de l'avis d'appel de plein droit, soit également deux mois plus vite que l'année précédente.

Un autre indicateur est la satisfaction exprimée par la communauté juridique en ce qui a trait à l'accès à la Cour et à ses services. Comme il a déjà été indiqué, la rétroaction reçue du comité de liaison ABC-CSC est positive.

L'objectif du projet de dépôt électronique est de simplifier l'interface de l'application et d'automatiser les processus opérationnels, la rendant ainsi plus conviviale tout en assurant la même efficacité de traitement aux documents numériques et traditionnels.

Durée des dossiers (en mois)											
	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Du dépôt de la demande d'autorisation à la décision sur la demande	4,0	3,4	3,8	4,4	3,5	3,9	5,2	5,4	4,3	5,7	3,9
Du jugement autorisant l'appel (ou de l'avis d'appel de plein droit) à l'audition	13,1	10,5	9,9	11,8	10,9	12,0	11,1	12,5	11,4	12,2	10,5
De l'audition au jugement	4,1	3,0	3,8	3,0	2,8	2,8	5,4	5,8	5,6	5,6	5,1

- 2003 a connu une diminution d'un peu plus de deux semaines du délai requis pour rendre un jugement. En 2003, la Cour a rendu ses jugements 5,1 mois de la date de l'audition, en moyenne. Le calcul de la moyenne tient compte des jugements oraux. Les jugements ont été prononcés 6,5 mois après l'audition de l'appel qu'il y ait eu un délibéré ou que le jugement soit rendu séance tenante avec motifs à suivre. Voici les statistiques pertinentes:
- Chaque mois, le Bureau du registraire compile des statistiques sur la charge de travail et sur le nombre de dossiers en attente et, chaque année, il publie un rapport statistique. On peut obtenir plus de détails sur la charge de travail de la Cour en consultant le site Web de la Cour au <http://www.scc-csc.gc.ca>. Durant le dernier exercice financier, le secteur des opérations de la Cour a fixé des objectifs visant l'élimination de l'arriéré. Grâce à des fonds additionnels que la Cour a reçus du Conseil du Trésor, le Bureau du registraire a pu compter sur des ressources additionnelles qu'il a affectées aux secteurs les plus critiques du traitement des dossiers. L'objectif fixé quant à l'élimination des délais dans le traitement des dossiers a été atteint : le 31 mars 2004, toutes les demandes d'autorisation de 2003 en état avaient été soumises à la Cour.
- En 2003-2004, le Bureau du registraire a modifié certains aspects des procédures internes. On a, par exemple, procédé à une répartition différente des rôles et responsabilités en matière de traduction et révision technique des jugements, on a amélioré la communication entre les juges et les réviseurs des traductions et on a fixé un nouveau calendrier de production pour que les avocats à l'interne puissent accélérer le traitement des demandes d'autorisation d'appel. Les recommandations de la vérification des services de traduction menée en 2003 ont été mises en oeuvre.
- Le Bureau du registraire doit fournir aux juges tous les renseignements et le soutien dont ils ont besoin pour continuer à rendre des décisions motivées, claires et bilingues avec célérité. Les normes de qualité des services fournis par le Bureau du registraire sont élevées, bien servi par la longue expérience de certains employés de la Cour.
- Qualité du service**

Puisque la priorité fondamentale et permanente de la Cour suprême est d'entendre les appels et de rendre des jugements, la priorité fondamentale du Bureau du registraire est de traiter les dossiers sans délai. Les indicateurs clés sont le niveau de satisfaction des intéressés et la qualité et vitesse du service.

#### Satisfaction des intéressés

La surveillance qualitative du niveau de satisfaction se fait par la rétroaction des juges, des avocats et par les plaintes. Les commentateurs de ces derniers ont été, en règle générale, positifs. La préoccupation principale est de contrôler les délais de traitement des dossiers.

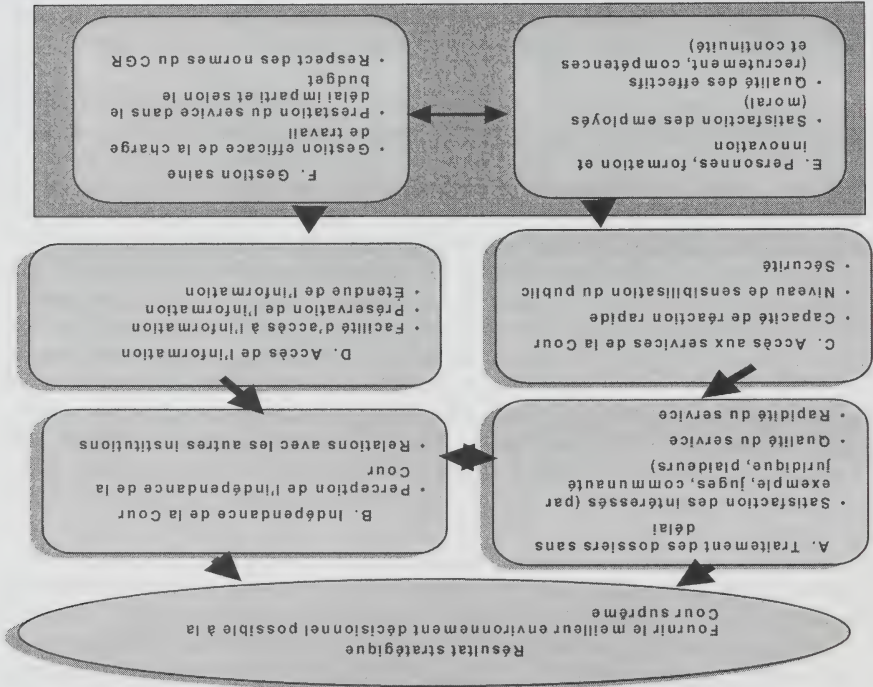
- **Rétroaction de la part des juges.** La Régistratrice discute sur une base régulière avec les juges de leur niveau de satisfaction. La rétroaction a été positive en dépit de leurs attentes très élevées relativement aux services de l'administration de la Cour, à l'utilisation de la technologie, à l'accès à l'information sur les dossiers et aux ressources requises pour le traitement efficace des dossiers. Les questions soulevées auparavant en ce qui est de la qualité et de la célérité des traductions ont été résolues en partenariat avec les juges.

- **Rétroaction de la communauté juridique.** La Régistratrice participe sur une base régulière à des réunions avec des avocats afin d'obtenir leur rétroaction sur la qualité des services. Ces réunions se tiennent dans le cadre de comités, notamment le comité de liaison ABC-CSC, et à l'occasion d'autres échanges de caractère moins officiel avec la communauté juridique. Il en ressort un haut niveau de satisfaction. Les attentes principales de la communauté juridique portent sur le maintien d'un service adapté et efficace, notamment l'accès électronique à la Cour. Plusieurs actions ont été prises pour répondre à ces attentes. Des amendements aux règles de pratique de la Cour ont été rédigés en collaboration avec les avocats de l'extérieur membres du comité des correspondants auprès de la Cour sur les règles de pratique et les procédures de même qu'avec le comité de liaison ABC-CSC. Grâce à des accords de coopération, des bureaux d'avocats ont contribué au développement du processus de dépôt électronique. Les améliorations apportées au site Web, en particulier au pluriel électronique et au calendrier des audiences consultables en ligne, ont contribué à accroître l'accessibilité à l'information de la Cour.

- **Rétroaction positive ou négative (par exemple, plaintes).** La correspondance des plaigneurs et des avocats contient des commentaires sur les services de la Cour et cette rétroaction a été positive. Aucun dénominateur commun ne se dégage de cette correspondance, si ce ne sont les compliments et les remerciements exprimés pour la qualité du service individualisé pour le traitement des dossiers.

Cette section contient un rapport sur le rendement et les réalisations du Bureau du registraire au regard de son résultat stratégique et des engagements énoncés dans son RPP de 2003-2004. Le cadre de rendement qui suit identifie les six résultats de rendement (et les indicateurs connexes) que le Bureau du registraire a commencé à utiliser pour mesurer l'atteinte de son unique résultat stratégique. Dans l'avenir, le Bureau du registraire va travailler à recueillir de façon systématique l'information pertinente à chacun des indicateurs de rendement.

## Cadre de mesure du rendement du Bureau du registraire





- **Les employés, la formation et l'innovation.** Durant 2003-2004, on a visé essentiellement la formation individuelle des employés, une meilleure compréhension des compétences et donc de la formation requise.

- **Saine gestion.** Les points saillants à ce titre comprennent la mise en oeuvre d'un système permettant de suivre chaque dossier, l'amélioration des processus internes à la lumière des vérifications internes et la mise de l'accent sur la gestion du risque et la mesure du rendement. Des améliorations ont été apportées à l'aménagement intérieur de l'édifice de la Cour suprême. Toutefois, la phase 2, qui visait à trouver une solution à certaines préoccupations touchant la santé et la sécurité et à moderniser la salle d'audience a été retardée faute de financement.

Le tableau ci-dessous est le résumé de l'ensemble des ressources employées durant 2003-2004 en vue d'atteindre le résultat stratégique prévu du Bureau du registraire. Le financement du Bureau du registraire se fait par un crédit non législatif. La rémunération des juges de la Cour suprême du Canada que prévoit la Loi sur les juges est de source législative.

Secteur d'activités	Résultat stratégique	Bureau du registraire
Total (millions)	ETP	Fournir le meilleur environnement décisionnel possible à la Cour suprême
27,5	173	

Les points saillants du rendement au regard des engagements indiqués dans le RPP de 2003-2004 sont les suivants:

- **Traitement des dossiers sans délai.** La rétroaction des intéressés (soit les juges, la communauté juridique et les plaideurs) a été positive. Le Bureau du registraire a, néanmoins, apporté plusieurs améliorations au processus interne (par exemple la traduction) et fixé des objectifs de production rigoureux afin d'éliminer l'arrière. La moyenne des délais entre les demandes et les décisions et entre les audiences et les jugements a diminué.
- **Indépendance de la Cour.** Le Bureau du registraire veille à ce que l'indépendance de la Cour en tant qu'institution soit clairement protégée dans le cadre d'une saine administration publique.
- **Accessibilité aux Services de la Cour.** Le dépôt électronique continue d'être une stratégie clé - le passage du stade pilote au stade opérationnel va bon train. Il faudra relever plusieurs défis pour accroître la popularité de l'option du dépôt électronique. L'autre volet de l'accessibilité aux services de la Cour sont les activités de rayonnement et de sensibilisation du public : visites guidées de l'édifice, visites guidées virtuelles sur l'Internet, un meilleur accès fourni aux médias et une information mieux ciblée sur le site Web.
- **Accessibilité à l'information sur les dossiers.** Le Bureau du registraire a mis en marche plusieurs projets visant à améliorer à la Cour les modes de gestion et l'accessibilité de l'information: le traitement de l'information sur les dossiers dans le cadre du dépôt électronique, l'entreposage et le traitement des archives, y compris les archives personnelles des juges, et le partage de l'information.



Pour réduire la pression de la charge de travail, on a procédé à des améliorations aux processus et en productivité, et à une répartition des ressources disponibles en fonction de la charge de travail entre les secteurs d'activité de la Cour. Parmi les améliorations, figurent la rationalisation de la gestion des dossiers, par la mise à jour et l'affichage sur l'intranet des manuels de formation et d'information et l'amélioration de certains processus, dont la traduction. Les avocats à l'intérieur ont contribué, par leurs heures supplémentaires de travail, à l'élimination de l'arrière de dossiers. La Cour a également reçu un financement additionnel en 2003-2004 pour lui permettre de s'attaquer aux problèmes causés par la charge de travail.

### Charge de travail 1993-2003

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
<b>Dossiers déposés</b>											
Demandes en autorisation d'appel complètes	486	507	500	561	637	604	585	642	621	523	550
Avis d'appel de plein droit	47	54	57	43	34	30	15	17	21	13	12
<b>Demandes en autorisation</b>											
Soumises à la Cour	513	496	445	573	615	572	458	640	668	498	609
Accueillies (ou en attente de décisions)	84	77	67	67	68	70	60	84	79	53	67(83)
Pourcentage des demandes accueillies	16	16	15	12	11	12	13	13	12	11	11
<b>Appels entendus</b>											
Nombre	133	119	107	118	104	106	75	78	96	72	82
<b>Jugements rendus</b>											
Nombre	150	120	103	124	107	92	73	72	91	88	81



- **Charge de travail imprévisible.** Les pressions relatives à la charge de travail, dont le volume et la complexité fluctuent en fonction de facteurs imprévisibles (voir tableau), continuent d'être un défi. On peut obtenir plus de renseignements sur la charge de travail en consultant le site Web de la Cour à l'adresse suivante: [www.scc-csc.gc.ca/information/statistics/HTML/sum\\_f.asp](http://www.scc-csc.gc.ca/information/statistics/HTML/sum_f.asp). Le service aux parties qui ne sont pas assistées d'avocats continuent d'exiger un temps considérable et constitue un défi spécial. Un examen des dossiers a montré, contre toute attente, que, de 1999 à 2003, environ 20 % des demandes d'autorisation avaient été déposées par des parties non représentées.

- **Augmentation du nombre de demandes de renseignements.** Durant le dernier exercice financier, le nombre et la complexité des demandes de renseignements sur la Cour et sur les dossiers dont elle est saisie a continué de croître. De ce fait, les pressions subies par le Bureau du registraire pour une gestion efficace de ces demandes d'information, notamment, des meilleurs outils d'archivage, d'intégration de l'information et un accès plus facile aux documents juridiques se sont accrues. L'élaboration d'une stratégie de gestion de l'information permettra de relever ce défi en fournissant aux membres du personnel et aux usagers de meilleurs outils et systèmes d'accès à l'information. La Cour continue d'améliorer son site Web en y ajoutant des fonctions fournissant plus d'information aux personnes intéressées.
- **Rétention de l'expertise et des compétences.** Il est difficile de doter les postes d'employés professionnels dont la Cour a besoin du fait que le nombre de candidats qualifiés est restreint. C'est pourquoi le Bureau du registraire a particulièrement insisté sur la formation et que, durant 2003-2004, il a adopté une politique de formation intégrée et lancé le développement d'un processus individuel d'apprentissage. Par ailleurs, on a déjà commencé l'élaboration du plan de modernisation des RH, et on y consacre des ressources particulières.
- **Locaux adéquats.** L'aménagement de locaux pour les employés de la Cour est, depuis longtemps déjà, une préoccupation du Bureau du registraire. Les juges et les employés de la Cour fédérale ont quitté l'édifice de la Cour en juin 2003. Les TPSSG ont alors commencé les travaux prévus pour la phase 1 de la stratégie d'aménagement des locaux. Le Conseil du Trésor avait octroyé à la Cour 3,02 millions \$ pour la phase 1, dont le but était la réfection de l'espace qu'occupait la Cour fédérale en fonction des besoins de la Cour suprême. Cette phase devrait être terminée durant le premier trimestre de 2004-2005. La phase 2 comprend d'autres priorités d'aménagement, notamment en ce qui a trait à la santé au travail et à la sécurité et à la modernisation de la salle d'audience principale. Le Bureau du registraire a présenté au Secrétaire du Conseil du Trésor une demande de financement pour la phase 2. Comme aucune source de financement n'a été identifiée pour l'instant, cette question continue d'être une préoccupation.
- **Sécurité.** L'emploi accru de l'information électronique pour ce qui est de, notamment, la gestion automatisée des dossiers, les dossiers numériques, la numérisation des renseignements administratifs, la préparation électronique de décisions et l'information sur les dossiers sur Internet pourrait augmenter la vulnérabilité de la Cour. En outre, la situation face au terrorisme peut augmenter une vulnérabilité des installations. Le Bureau du registraire est en train d'élaborer une stratégie relative aux dossiers délicats de la Cour. D'ailleurs, le Bureau du registraire a décidé que la gestion du risque constituait l'une de ses priorités d'ensemble et il a, durant l'exercice financier, continué le travail d'analyse des risques particuliers à chacun des secteurs ou directions parallèlement à une analyse des risques à l'échelle de l'organisation.

de veiller à ce que, au sein de l'organisation, la gestion de l'information de la Cour réponde aux besoins des usagers, aux normes législatives et aux normes des agences centrales.

## Services intégrés

Les juges et les employés de la Cour bénéficient du soutien administratif et opérationnel du Secteur des services intégrés, qui est responsable de l'aménagement des locaux, des finances, de l'acquisition de biens et services, des ressources humaines, de la sécurité et de la planification stratégique.

## D. Risques et défis confrontant le Bureau du registraire

Les risques et les défis les plus importants confrontant le Bureau du registraire, et les moyens mis en oeuvre pour réagir à ceux-ci, sont résumés dans les paragraphes suivants.

- **Complexité de l'environnement juridique.** La mondialisation du droit, la démocratisation, les questions touchant les droits de la personne et la Charte canadienne des droits et libertés définissent l'environnement dans lequel la Cour doit aborder les questions difficiles et complexes - et souvent très médiatisées - dont elle est saisie. La pression sur la Cour de donner « la bonne réponse » est implacable ce qui soumet en conséquence à une tension constante le personnel du Bureau du registraire qui doit effectuer des recherches et des analyses approfondies, donner suite aux demandes de renseignements du public ou des médias et aider les plaideurs et les avocats. Pour réagir à ce défi, on a, notamment, mis un accent accru sur la formation et le développement individuel, sur l'amélioration et la simplification des processus et l'élaboration d'une stratégie de gestion de l'information qui facilite l'accès à l'information. Ces mesures sont discutées dans plusieurs parties de ce rapport.

- **Progrès technologiques.** L'infrastructure technologique et la gestion de l'information constituent maintenant des défis majeurs. La création et la prestation d'information devenant plus automatisées et les demandes d'information en temps réel se généralisant, la question de la sécurité et de l'intégrité des données est plus préoccupante. Comme il a été indiqué plus haut, l'élaboration d'une stratégie de l'information pour la gestion et l'accessibilité de l'information ainsi que pour la modernisation de l'infrastructure de gestion de l'information ont été une priorité importante durant le dernier exercice financier. De plus, le Bureau du registraire a complété le second projet pilote de dépôt électronique (mené parallèlement avec la procédure traditionnelle de dépôt) et a entamé un projet visant à faire passer le dépôt électronique du stade expérimental au stade opérationnel. En coopération avec TPSGC, le Bureau du registraire a procédé à une étude de faisabilité et des coûts de la réfection de la salle d'audience principale de la Cour pour en actualiser l'équipement audio-visuel et ajouter à la salle d'audience la technologie requise pour l'audition de dossiers déposés électroniquement.

## Registraire adjoint

La registraire adjointe, qui est nommée par le Gouverneur en conseil, supervise le travail du Secteur des opérations de la Cour, qui comprend la Direction générale du greffe, la Direction générale du droit, les services d'information au public et le programme de visites guidées de la Cour.

## Greffe

Le Greffe est la plaque tournante des activités procédurales et documentaires de la Cour. Il traite, enregistre et achève tous les documents déposés par les parties et il consigne tous les incidents d'instance. Le greffe gère le dossier de chaque demande d'autorisation, appel ou requête en veillant à leur traitement efficace afin que les juges ne perdent pas de temps sur des questions de procédure ou des dossiers incomplets. Le greffe assiste les parties en les renseignant sur les procédures et les activités de la Cour et établit le calendrier des séances de cette dernière. Il fournit le soutien administratif à la Cour en salle d'audience et s'occupe, une fois le jugement rendu, de préparer la documentation finale de l'affaire.

## Direction générale du droit

La Direction générale du droit fournit des services juridiques aux juges et à l'administration, publie les arrêts de la Cour et prépare la correspondance juridique de la registraire. Les avocats à l'interne rédigent un avis juridique sur chacune des demandes d'autorisation faites à la Cour et assurent la révision technique de tous les motifs de jugement. La Direction générale du droit prépare et publie le Bulletin des procédures de la Cour, les communications de presse relatifs au calendrier de la Cour et la liste des jugements rendus et à rendre. Les jurilinguistes affectés à la Direction générale du droit, appuyés par des services externes de traduction, fournissent à la Cour un service de traduction et de terminologie générale et juridique.

## Services d'information au public et programme des visites guidées

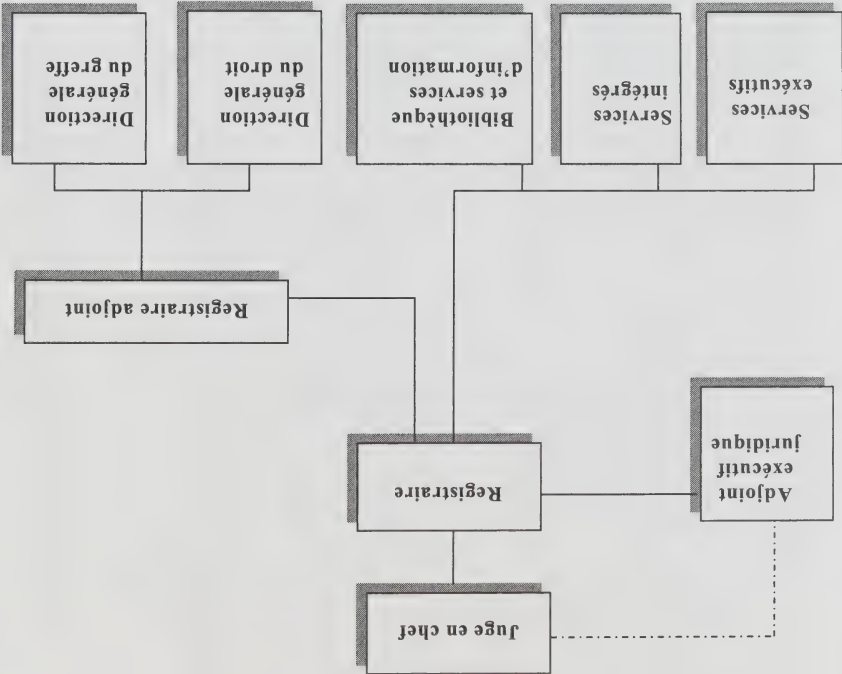
Les activités de rayonnement et de sensibilisation du public s'effectuent de plusieurs façons, notamment: visites guidées de l'édifice de la Cour et, ce qui revêt de plus en plus d'importance, un large éventail de communications Internet et les réponses faites aux demandes de renseignements par courriel.

## Bibliothèque et services d'information

La Bibliothèque et les services d'information se composent de la Bibliothèque, de la Gestion de l'information, de la Technologie de l'information et des Projets spéciaux. Le but premier de ce secteur est de servir la Cour et ses différentes unités opérationnelles et,

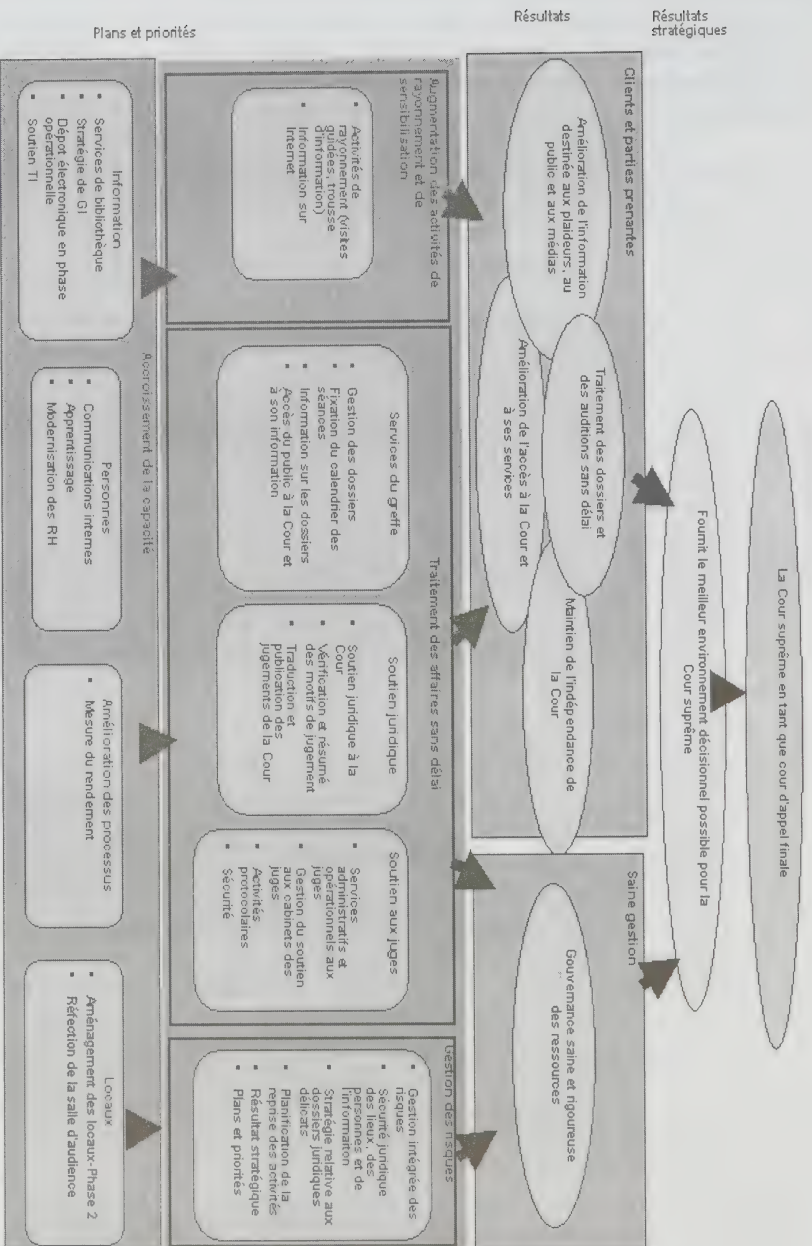


Voici l'organigramme du Bureau du registraire:



## Registraire

Le registraire, qui est nommé par le Gouverneur en conseil et qui détient des pouvoirs quasi-judiciaires, relève directement du juge en chef. La registraire supervise tous les effectifs. Le Bureau du registraire fournit la gestion et le soutien administratif aux cabinets des neuf juges, au bureau de l'adjoint exécutif juridique et au programme des auxiliaires juridiques. La registraire s'occupe également des activités liées aux relations avec la communauté internationale des juges et juristes et les autres cours canadiennes.



Le rôle du Bureau du registraire, on l'a déjà mentionné, est de fournir à la Cour les services de soutien administratif et juridique adaptés aux besoins de cette dernière. Son rôle est également d'entretenir le dévouement, la fierté et le professionnalisme du personnel de la Cour, de respecter la dualité linguistique et la diversité et de collaborer avec d'autres tribunaux et institutions juridiques.

Le Bureau du registraire n'a qu'un seul résultat stratégique—*fournir à la Cour suprême du Canada le meilleur environnement décisionnel possible*. Les résultats prévus à l'appui de ce résultat stratégique sont identiques à ceux qui ont été énoncés dans le RPP de 2003-2004. Les voici :

- traiter les dossiers et les décisions avec célérité,
- assurer l'indépendance de la Cour en tant qu'institution dans le cadre d'une saine administration publique,
- améliorer l'accessibilité à la Cour et à ses services, et
- fournir à la Cour la base informationnelle dont elle a besoin pour l'exécution de son mandat.

La priorité fondamentale du Bureau du registraire a toujours été de traiter les affaires soumises à la Cour sans retard, et cette priorité demeure. L'amélioration quant à la productivité et aux processus, l'aménagement des locaux et la formation, priorités énoncées dans le RPP de 2003-2004, mais elles sont maintenant intégrées à trois priorités globales : création de capacité relative à l'information, aux personnes, aux processus et à l'aménagement des locaux, gestion des risques et accroissement des activités de rayonnement et de formation. Parmi les résultats découlant de la stratégie d'ensemble, dont le tableau suivant présente un résumé, figure la saine gestion interne de la Cour, résultat lié au Cadre de responsabilisation de la gestion du Secrétariat du Conseil du Trésor.

## A. Mission de la Cour suprême du Canada

La Cour suprême du Canada est le plus haut tribunal canadien et elle est l'une de nos plus importantes institutions. Elle entend les appels interjetés des décisions rendues par les cours d'appel provinciales et territoriales de même que de celles de la Cour d'appel fédérale. En outre, la Cour doit donner son avis sur toute question qui lui est soumise par le Gouvernement en Conseil.

L'importance des arrêts de la Cour pour la société canadienne est reconnue. Par ses décisions, la Cour veille à l'uniformité, la cohérence et l'exactitude de la formulation, l'élaboration et l'interprétation des principes juridiques dans tout le système judiciaire canadien. La compétence de la Cour découle de la Loi sur la Cour suprême et d'autres lois fédérales, le Code criminel par exemple.

Cour d'appel de dernier ressort, la Cour suprême du Canada sert les Canadiens en présidant au développement de la common law et du droit civil par les jugements qu'elle prononce sur des questions d'importance pour le public. La Cour souscrit aux principes suivants:

- la primauté du droit,
- l'indépendance et l'impartialité, et
- l'accès à la justice.

Pour des renseignements plus détaillés sur les responsabilités de la Cour, sa procédure d'auditions et ses jugements, veuillez consulter le site Internet de la Cour à l'adresse suivante: <http://www.scc-csc.gc.ca>.

L'exercice financier 2003-2004 a été une année de transition pour la Cour du fait du départ à la retraite de monsieur le juge Charles Gonthier, qui siégeait à la Cour suprême depuis plus de quatorze ans, et de la nomination de son remplaçant, monsieur le juge Morris Fish. La Cour est actuellement touchée par d'autres changements: en effet, deux membres de la Cour la quitteront en 2004-2005.

En 2003, la Cour a étudié quelque 600 demandes d'autorisation d'appel, entendu 82 appels et rendu des décisions dans 81 affaires, dont certaines entendues l'année dernière. L'intervalle entre le dépôt d'une demande d'autorisation et la décision de rejet ou d'acceptation de la demande, l'intervalle entre l'autorisation d'appel et l'audition, de même que l'intervalle entre l'audition d'un dossier et le jugement, ont diminué.





### III : Sommaire du rendement

#### A. Sommaire du rendement du Bureau du registraire

Ce rapport sur le rendement constitue le résumé des réalisations du Bureau du registraire. Le résultat stratégique du Bureau du registraire est de fournir à la Cour suprême du Canada le meilleur environnement décisionnel possible. Le Bureau du registraire a, dans l'ensemble, satisfait aux attentes énoncées dans son rapport de 2003-2004 sur les plans et priorités (RPP). Le tableau qui suit présente les résultats.

<i>Résultats énoncés dans le RPP 2003-04</i>	<i>Progrès global</i>	<i>Évaluation globale</i>
Traitement des dossiers	Résultats atteints	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Élimination de l'arriéré</li> <li>• Diminution des délais</li> </ul>
Indépendance judiciaire	Résultats atteints	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Maintien de l'indépendance dans le contexte d'une visibilité accrue</li> </ul>
Meilleur accès à la Cour et à ses services	Résultats atteints	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Élimination de l'arriéré</li> <li>• Adoption de nouvelles Règles</li> <li>• Le projet de dépôt électronique progresse selon les prévisions</li> </ul>
Accès facile à une base complète d'information (gestion de l'information)	Résultats à court terme ont été intégralement atteints	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Réorganisation du Bureau du registraire pour mieux traiter les besoins en information</li> <li>• Amélioration de la gestion de l'information en cours</li> </ul>

#### B. Recommandations du Comité parlementaire

Il n'y a pas eu, durant l'exercice financier 2003-2004, de rapport du comité parlementaire sur le Bureau du registraire de la Cour suprême.

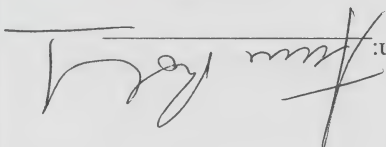


## II : Déclaration de la direction

### *Rapport sur le rendement pour l'exercice financier 2003-2004*

Je sou mets, en vue de son dépôt au Parlement, le Rapport sur le rendement (RMR) de 2003-2004 du Bureau du Registraire de la Cour suprême du Canada.

Le document a été préparé conformément aux principes de présentation de rapport et aux exigences de déclaration énoncées dans le Guide de préparation des rapports ministériels sur le rendement de 2003-2004. À ma connaissance, les renseignements donnés ont un caractère global, juste et transparent du rendement de l'organisation à l'exercice 2003-2004.

Nom: 

Anne Roland

Titre: Registraire

Date: le 31 août 2004





En examinant la période que vise l'examen, je tiens à signaler les réalisations du Bureau du registraire à l'appui du mandat de la Cour suprême du Canada. Elles sont le fruit des efforts d'une équipe de professionnels enthousiastes dont la contribution soutenue est à la fois nécessaire et appréciée.

La Cour a accueilli le Troisième congrès triennal de l'Association des cours constitutionnelles ayant en partage l'usage du français, qui a permis à des juges de 33 pays de partager leur expérience sur le thème de la « Fraternité ». Ce congrès a fait ressortir l'importance du rôle de la Cour suprême du Canada tant au pays que sur la scène internationale.

À la Cour, la réalisation des objectifs du Bureau du registraire a entraîné de nombreuses activités. Nous avons réussi à accélérer le traitement des demandes d'autorisation d'appel. La rénovation des locaux dans l'édifice de la Cour suprême est en bonne voie et devrait être complétée au début de la prochaine période. Des améliorations technologiques ont été mises en oeuvre avec soin en vue d'offrir un système intégré de dépôt électronique des documents. Le programme d'information publique a mis de nouveaux outils didactiques à la disposition des enseignants partout au pays. Grâce à un projet pilote, les médias peuvent bénéficier de séances d'information à huis clos pour les jugements qui retiennent l'attention. L'établissement d'un système intégré de gestion de l'information avance rapidement. Pour ce qui est de la modernisation de la gestion des ressources humaines, les travaux préparatoires sont en cours en vue de faciliter la transition au nouveau mode de gestion.

La prochaine période d'examen apportera ses propres défis, mais je ne doute pas que le Bureau du registraire conservera, aux plans des personnes, de la technologie et de la gestion, sa capacité d'offrir à la Cour l'appui dont elle a besoin pour accomplir son très important mandat. Le personnel de la Cour s'acquittera avec fierté et dynamisme de sa mission de servir une institution nationale de plus en plus visible tant au pays qu'à l'étranger.



## Table des matières

Partie I : Le message du registraire .....	1
Partie II : Déclaration de la direction .....	3
Partie III : Sommaire du rendement .....	5
A. Sommaire du Bureau du registraire .....	5
B. Recommandations du Comité parlementaire .....	5
Partie IV : Contexte .....	7
A. Mission de la Cour suprême du Canada .....	7
B. Résultats du Bureau du registraire .....	8
C. Organisation du Bureau du registraire .....	10
D. Risques et défis du Bureau du registraire .....	12
Partie V : Sommaire du rendement .....	17
Partie VI : Explication du rendement .....	19
A. Traitement des dossiers sans délai .....	20
B. Indépendance de la Cour .....	22
C. Accès à la Cour et à ses services .....	22
D. Gestion d'information et technologie .....	25
E. Ressources humaines, formation et innovation .....	27
F. Saine gestion .....	28
Partie VII : Annexes .....	31
A. Aperçu du rendement financier .....	31
B. Tableaux financiers récapitulatifs .....	31
C. Pour de plus amples renseignements .....	39
D. Liste des évaluations et des examens .....	40
E. Liste des rapports prévus par la loi et des rapports ministériels .....	40
F. Lois appliquées .....	40



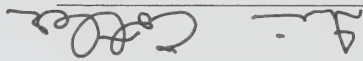


# Cour suprême du Canada

## Rapport sur le rendement

Pour la période  
se terminant  
le 31 mars 2004



  
L'honorable I. Côté  
Ministre de la Justice et  
Procureur général du Canada



## Avant-propos

Au printemps 2000, la présidente du Conseil du Trésor a déposé au Parlement le document intitulé *Des résultats pour les Canadiens et les Canadiennes : Un cadre de gestion pour le gouvernement du Canada*. Ce document expose clairement les mesures qu'entend prendre le gouvernement pour améliorer et moderniser les pratiques de gestion des ministères et organismes fédéraux.

L'approche utilisée par le gouvernement pour offrir ses programmes et services aux Canadiens et aux Canadiennes se fonde sur quatre engagements clés en matière de gestion. Tout d'abord, les ministères et les organismes doivent reconnaître que leur raison d'être est de servir la population canadienne et que tous leurs programmes, services et activités doivent donc être « axés sur les citoyens ». Deuxièmement, le gouvernement du Canada s'engage à gérer ses activités conformément aux valeurs les plus élevées de la fonction publique. Troisièmement, dépenser de façon judicieuse, c'est dépenser avec sagesse dans les secteurs qui importent le plus aux Canadiens et aux Canadiennes. En dernier lieu, le gouvernement du Canada entend mettre l'accent sur les résultats, c'est-à-dire sur les impacts et les effets des programmes.

Les rapports ministériels sur le rendement jouent un rôle de premier plan dans le cycle de planification, de suivi, d'évaluation ainsi que de communication des résultats, par l'entremise des ministères, au Parlement et aux citoyens. Les ministères et les organismes sont invités à rédiger leurs rapports en appliquant les principes pour l'établissement des rapports publics sur le rendement efficaces (voir le *Guide pour la préparation des rapports ministériels sur le rendement 2004* : [http://www.tbs-sct.gc.ca/ma/dpr/03-04/guidance/table-of-contents\\_f.asp](http://www.tbs-sct.gc.ca/ma/dpr/03-04/guidance/table-of-contents_f.asp)). Selon ces derniers, un rapport ne peut être efficace que s'il présente un tableau du rendement qui soit non seulement cohérent et équilibré mais bref et pertinent. Un tel rapport doit insister sur les résultats - soit les avantages dévolus aux Canadiens et aux Canadiennes et à la société canadienne - et il doit refléter ce que l'organisation a pu contribuer à ces résultats. Il doit mettre le rendement du ministère en contexte ainsi que décrire les risques et les défis auxquels le ministère a été exposé en répondant aux attentes sur le rendement. Le rapport doit aussi souligner les réalisations obtenues en partenariat avec d'autres organisations gouvernementales et non-gouvernementales. Et comme il est nécessaire de dépenser judicieusement, il doit exposer les liens qui existent entre les ressources et les résultats. Enfin, un tel rapport ne peut être crédible que si le rendement décrit est corrobore par la méthodologie utilisée et par des données pertinentes.

Par l'intermédiaire des rapports sur le rendement, les ministères et organismes visent à répondre au besoin croissant d'information des parlementaires, des Canadiens et des Canadiennes. Par leurs observations et leurs suggestions, les parlementaires et les autres lecteurs peuvent contribuer grandement à améliorer la qualité de ces rapports. Nous invitons donc tous les lecteurs à évaluer le rapport sur le rendement d'une institution gouvernementale en se fondant sur les principes établis et à lui fournir des commentaires en vue du prochain cycle de planification et de rendement.

Le présent rapport peut être consulté sur le Site web du Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada à l'adresse suivante : <http://www.tbs-sct.gc.ca/ma/dpr/dprf.asp>

Les observations ou les questions peuvent être adressées à :

Direction de la gestion axée sur les résultats  
Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada  
L'Esplanade Laurier  
Ottawa (Ontario) K1A 0R5  
OU à : [ma-mrr@tbs-sct.gc.ca](mailto:ma-mrr@tbs-sct.gc.ca)



## Les documents budgétaires

Chaque année, le gouvernement établit son Budget des dépenses, qui présente l'information à l'appui des autorisations de dépenser demandées au Parlement pour l'affectation des fonds publics. Ces demandes d'autorisations sont présentées officiellement au moyen d'un projet de loi de crédits déposé au Parlement.

Le Budget des dépenses du gouvernement du Canada est divisé en plusieurs parties. Commencé par un aperçu des dépenses totales du gouvernement dans la Partie I, les documents deviennent de plus en plus détaillés. Dans la Partie II, les dépenses sont décrites selon les ministères, les organismes et les programmes. Cette partie renferme aussi le libellé proposé des conditions qui s'appliquent aux pouvoirs de dépenser qu'on demande au Parlement d'accorder.

*Le Rapport sur les plans et les priorités* fournit des détails supplémentaires sur chacun des ministères ainsi que sur leurs programmes qui sont principalement axés sur une planification plus stratégique et les renseignements sur les résultats escomptés.

*Le Rapport sur le rendement* met l'accent sur la responsabilisation basée sur les résultats en indiquant les réalisations en fonction des prévisions de rendement et les engagements à l'endroit des résultats qui sont exposés dans le *Rapport sur les plans et les priorités*.

Le Budget des dépenses, de même que le budget du ministre des Finances, sont le reflet de la planification budgétaire annuelle de l'État et de ses priorités en matière d'affectation des ressources. Ces documents, auxquels viennent s'ajouter par la suite les Comptes publics et les rapports ministériels sur le rendement, aident le Parlement à s'assurer que le gouvernement est dûment comptable de l'affectation et de la gestion des fonds publics.

©Ministère des Travaux publics et Services gouvernementaux Canada — 2004

Ce document est disponible en médias substitués sur demande.

Ce document est disponible sur le site Web du SCT à l'adresse suivante : [www.lbs-scl.gc.ca](http://www.lbs-scl.gc.ca).

En vente au Canada chez votre libraire local ou par la poste auprès des  
Éditions du gouvernement du Canada – TPSCG  
Ottawa, Canada K1A 0S9

No de catalogue BT31-4/75-2004  
ISBN 0-660-62685-3



# Cour suprême du Canada

## Rapport sur le rendement

Pour la période se terminant  
le 31 mars 2004



# Transport Canada

## Performance Report

For the period ending  
March 31, 2004



## The Estimates Documents

Each year, the government prepares Estimates in support of its request to Parliament for authority to spend public monies. This request is formalized through the tabling of appropriation bills in Parliament.

The Estimates of the Government of Canada are structured in several parts. Beginning with an overview of total government spending in Part I, the documents become increasingly more specific. Part II outlines spending according to departments, agencies and programs and contains the proposed wording of the conditions governing spending which Parliament will be asked to approve.

The *Report on Plans and Priorities* provides additional detail on each department and its programs primarily in terms of more strategically oriented planning and results information with a focus on outcomes.

The *Departmental Performance Report* provides a focus on results-based accountability by reporting on accomplishments achieved against the performance expectations and results commitments as set out in the spring *Report on Plans and Priorities*.

The Estimates, along with the Minister of Finance's Budget, reflect the government's annual budget planning and resource allocation priorities. In combination with the subsequent reporting of financial results in the Public Accounts and of accomplishments achieved in Departmental Performance Reports, this material helps Parliament hold the government to account for the allocation and management of funds.

©Minister of Public Works and Government Services Canada — 2004

This document is available in multiple formats upon request.

This document is available on the TBS Web site at the following address: [www.tbs-sct.gc.ca](http://www.tbs-sct.gc.ca).

Available in Canada through your local bookseller or by mail from  
Canadian Government Publishing — PWGSC  
Ottawa, Canada K1A 0S9

Catalogue No. BT31-4/14-2004  
ISBN 0-660-62688-8



## Foreword

In the spring of 2000, the President of the Treasury Board tabled in Parliament the document “Results for Canadians: A Management Framework for the Government of Canada”. This document sets a clear agenda for improving and modernising management practices in federal departments and agencies.

Four key management commitments form the basis for this vision of how the Government will deliver their services and benefits to Canadians. In this vision, departments and agencies recognise that they exist to serve Canadians and that a “citizen focus” shapes all activities, programs and services. This vision commits the Government of Canada to manage its business by the highest public service values. Responsible spending means spending wisely on the things that matter to Canadians. And finally, this vision sets a clear focus on results – the impact and effects of programs.

Departmental performance reports play a key role in the cycle of planning, monitoring, evaluating, and reporting results to Parliament and citizens on behalf of ministers. Departments and agencies are encouraged to prepare their reports following principles for effective performance reporting (provided in the *Guide to Preparing the 2004 Departmental Performance Report*: [http://www.tbs-sct.gc.ca/rma/dpr/03-04/guidance/table-of-contents\\_e.asp](http://www.tbs-sct.gc.ca/rma/dpr/03-04/guidance/table-of-contents_e.asp)). Based on these principles, an effective report provides a coherent and balanced picture of performance that is brief and to the point. It focuses on outcomes - benefits to Canadians and Canadian society - and describes the contribution the organisation has made toward those outcomes. It sets the department's performance in context, associates performance with earlier commitments, explains any changes, and discusses risks and challenges faced by the organisation in delivering on these commitments. Achievements realised in partnership with other governmental and non-governmental organisations are also discussed. Supporting the need for responsible spending, it links resources to results. Finally, the report is credible because it substantiates the performance information with appropriate methodologies and relevant data.

In performance reports, departments and agencies strive to respond to the ongoing and evolving information needs of parliamentarians and Canadians. The input of parliamentarians and other readers can do much to improve these reports over time. The reader is encouraged to assess the performance reports of organisations according to the established principles, and provide comments to departments and agencies to help them improve in their next planning and reporting cycle.

---

This report is accessible from the Treasury Board of Canada Secretariat Internet site:  
<http://www.tbs-sct.gc.ca/rma/dpr/dpre.asp>

**Comments or questions can be directed to:**

Results-based Management Directorate  
Treasury Board of Canada Secretariat  
L'Esplanade Laurier  
Ottawa, Ontario K1A 0R5

**OR at:** [rma-mrr@tbs-sct.gc.ca](mailto:rma-mrr@tbs-sct.gc.ca)



**Transport Canada**  
**Departmental Performance Report**  
**For the period ending**  
**March 31, 2004**

**Approved**



**Minister of Transport**





# Table of Contents

<b>1.0</b>	<b>Messages.....</b>	<b>1</b>
1.1	Minister's Message.....	1
1.2	Management Representation Statement.....	2
<b>2.0</b>	<b>Summary of Departmental Performance.....</b>	<b>3</b>
2.1	Progress and Performance Against <i>Report on Plans and Priorities</i> Commitments.....	3
2.2	Parliamentary Committee Recommendations .....	6
<b>3.0</b>	<b>Context.....</b>	<b>8</b>
3.1	About Transport Canada.....	8
3.2	Legislative Mandate.....	8
3.3	Transportation's Impact on Canadian Society .....	9
3.4	A Results-Oriented Organizational Structure .....	10
3.5	Our Co-delivery Partners.....	11
<b>4.0</b>	<b>Departmental Performance.....</b>	<b>13</b>
4.1	Linking Transport Canada's Strategic Outcomes to Government Priorities	13
4.2	A Model for Results-Based Performance.....	14
4.3	Performance Results by Strategic Outcome .....	15
4.3.1	<i>Contribute to Canada's Economic Growth and Social Development.....</i>	15
4.3.2	<i>Ensure High Standards for a Safe and Secure Transportation System .....</i>	32
4.3.3	<i>Protect the Physical Environment.....</i>	45
4.4	Transport Canada's Management Agenda.....	55
4.4.1	<i>Introduction.....</i>	55
4.4.2	<i>Modern Management and Reporting on Results.....</i>	57
4.4.3	<i>Building Capacity for the Future.....</i>	58
4.4.4	<i>Accessibility and Connectivity.....</i>	62
<b>5.0</b>	<b>Annexes.....</b>	<b>64</b>
5.1	An Overview of Departmental Spending .....	64
5.2	Departmental Summary of Spending Authority.....	65
	<i>Table 1 Financial Requirements by Authority.....</i>	65
	<i>Table 1.1 Expenditures by Authority.....</i>	67
	<i>Table 1.2 Impact of December 12, 2003 Announcements.....</i>	68
5.3	Comparison of Total Planned Spending to Actual Spending .....	69
5.4	Historical Comparison of Net Spending .....	70
5.5	Crosswalk Between Strategic Outcomes and Business Lines .....	71

5.6	Revenues : Respendable and Non-Respendable .....	72
5.7	Statutory Payments .....	74
5.8	Transfer Payments .....	75
	<i>Table 1</i> <i>Summary of Transfer Payments by Program/Business Line</i> ..	75
	<i>Table 2</i> <i>Details of Transfer Payments by Program/Business Line</i> ....	76
5.9	Loans, Investments and Advances by Business Line .....	86
5.10	Contingent Liabilities.....	87
5.11	Major Regulatory Initiatives.....	88
5.12	Horizontal Initiatives .....	89
5.13	Procurement and Contracting .....	99
5.14	External Charging Information .....	100
5.15	Evaluations and Reviews .....	110
<b>Our Offices .....</b>		<b>111</b>
<b>Key Links For More Information.....</b>		<b>112</b>
<b>Index.....</b>		<b>114</b>

---

# Acronyms Used

ACAP	.....	Airports Capital Assistance Program
ATT	.....	Access to Travel
ATVP	.....	Advanced Technology Vehicle Program
CARAC	.....	Canadian Aviation Regulation Advisory Council
CATSA	.....	Canadian Air Transport Security Authority
CPA	.....	Canada Port Authority
CSA	.....	Canadian Shipping Act
CSECP	.....	Cabin Security Enhancement Contribution Program
CSIF	.....	Canadian Strategic Infrastructure Fund
DPR	.....	Departmental Performance report
EBP	.....	Employee Benefits Plan
GOL	.....	Government Online
ICAO	.....	International Civil Aviation Organization
IMO	.....	International Maritime Organization
IM/IT	.....	Information Management/Information Technology
ISPS	.....	International Ship and Port Security
ITS	.....	Intelligent Transportation System
LTSS	.....	Land Transportation Standards Subcommittee
MFRAACP	.....	Marine Facilities Restricted Area Access Clearance Program
NAS	.....	National Airport System
OL	.....	Official Languages
PWGSC	.....	Public Works and Government Services Canada
RDMB	.....	Research and Development Management Board
R&D	.....	Research and Development
SDS	.....	Sustainable Development Strategy
SOLAS	.....	Safety of Life at Sea (International Convention)
SEA	.....	Strategic Environmental Assessment Policy
SHIP	.....	Strategic Highway Infrastructure Program
SMS	.....	Safety Management System
TATC	.....	Transportation Appeal Tribunal of Canada
TC	.....	Transport Canada
TDC	.....	Transportation Development Centre
TDG	.....	Transportation of Dangerous Goods
TWRI	.....	Toronto Waterfront revitalization initiative
WTO	.....	World Trade Organization



## 1.0 Messages

### 1.1 Minister's Message

I am pleased to submit Transport Canada's *Departmental Performance Report* for the period ending March 31, 2004.

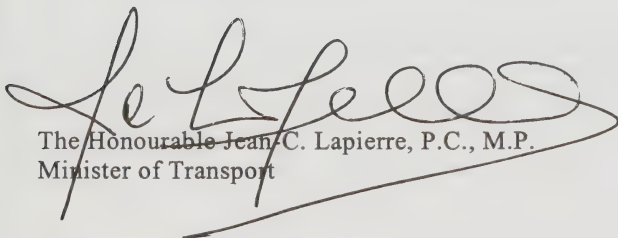
The past year was again a demanding one for the Department as efforts continued to ensure that all parts of the transportation system work effectively and in an integrated manner to provide Canadians with a transportation system that is safe, secure, efficient and environmentally sustainable.

Concrete actions are reported that reflect a policy framework designed to support competition in the transport sector. We have made strategic investments in transportation infrastructure, with, for example, over \$65 million having been invested in highway improvement projects under the *Strategic Highway Infrastructure Program*.

In cooperation with public and private sector partners, efforts continued to modernize and harmonize regulatory frameworks and to promote a safety culture. Continuing a 10-year trend, the overall safety record of the sector improved again in 2003. Significant initiatives were also undertaken to enhance the security of the Canadian transportation system, including implementation of the Canada-U.S. Smart Border Action Plan.

On the environmental front, we have continued to deliver on the Department's *2001-2003 Sustainable Development Strategy* and to undertake initiatives supporting Canada's Kyoto and climate change commitments.

I believe that this report demonstrates the importance of transportation to Canada and how government and Canadians have contributed to building a safe, secure and reliable transportation system that supports our prosperity as a nation and contributes to our high quality of life.



The Honourable Jean-C. Lapierre, P.C., M.P.  
Minister of Transport



## 1.2 Management Representation Statement

### MANAGEMENT REPRESENTATION STATEMENT

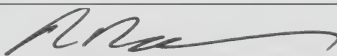
#### *Departmental Performance Report 2003-04*

I submit, for tabling in Parliament, the 2003-04 departmental performance report (DPR) for

#### **TRANSPORT CANADA**

This report has been prepared based on the reporting principles and other requirements in the 2003-04 Departmental Performance Reports Preparation Guide and represents, to the best of my knowledge, a comprehensive, balanced, and transparent picture of the organization's performance for fiscal year 2003-04.

**Signed:**



**Name:**

Louis Ranger

**Title:**

Deputy Minister

**Date:**

04-09-28

## 2.0 Summary of Departmental Performance

### 2.1 Progress and Performance Against *Report on Plans and Priorities* Commitments

The following highlights some of the more public aspects of Transport Canada's performance in 2003-04. For a more complete summary of Transport Canada's performance please refer to Section 4.3 Performance Results by Strategic Outcome.

<b>Strategic Outcome: Contribute to Canada's economic growth and social development</b>
<b>2003-04 Performance Highlights</b>
<p><b>Strategic Highway Infrastructure Program (SHIP):</b> In 2003-04, Transport Canada spent over \$65 million on highway and border improvement projects that provide the safe and efficient movement of people and goods, support trade and economic development, and promote sustainable transportation. For more information visit: <a href="http://www.tc.gc.ca/SHIP/menu.htm">www.tc.gc.ca/SHIP/menu.htm</a></p> <p><b>Canada Strategic Infrastructure Fund:</b> The Canada Strategic Infrastructure Fund targets large-scale projects in areas such as water quality and access; trade corridors; broadband connectivity; sustainable urban growth; and northern infrastructure. In 2003-04, Transport Canada spent approximately \$5 million on the twinning of Route 2 in New Brunswick. For more information visit: <a href="http://www.infrastructure.gc.ca/csif/index_e.shtml?menu33">www.infrastructure.gc.ca/csif/index_e.shtml?menu33</a>.</p> <p><b>Border Infrastructure Fund:</b> The Border Infrastructure Fund supports initiatives in the Smart Border Action Plan by contributing to projects that reduce border congestion, improve the flow of people, goods and services and expand infrastructure capacity over the medium term. Transport Canada works closely with Infrastructure Canada to identify worthy projects for funding. For more information visit: <a href="http://www.infrastructure.gc.ca/bif/index_e.shtml?menu32">www.infrastructure.gc.ca/bif/index_e.shtml?menu32</a>.</p> <p><b>Airports Capital Assistance Program (ACAP):</b> Transport Canada is committed to helping to make safety improvements at eligible airports through the ACAP, the objective of which is to ensure that safety related concerns are addressed and that the airports can operate in a safe manner according to relevant regulations. During 2003-04, Transport Canada transferred a total of \$32.2 million for 63 projects at 47 airports. ACAP projects have a demonstrable impact helping airports to maintain and improve safety, increase the life expectancy of assets and reduce operating costs. Latest audit results are available at: <a href="http://www.tc.gc.ca/corporate-services/audit/2003/1577-03-001/menu.htm">www.tc.gc.ca/corporate-services/audit/2003/1577-03-001/menu.htm</a>.</p> <p><b>Port Divestiture Program:</b> Under the Port Divestiture Program Transport Canada is transferring the ownership and operation of regional/local ports across the country to port users and stakeholders. The Program is premised on the principle that local communities can operate and maintain the ports more economically than the Government of Canada, and are best placed to make decisions in the local interest. As at March 31, 2004, Transport Canada had divested 452 of its original 549 ports (82 %).</p> <p><b>Accessibility in the National Transportation System:</b> A Memorandum of Understanding was signed by the government of Nunavut in support of the Access to Travel (ATT) website, increasing the total number of partners to eight provinces and three territories. The ATT site provides travellers with disabilities with information on accessible transportation services across Canada, posts links to information on travel resources and government policies, and acts as a medium by which the public can lodge a complaint or make an inquiry relating to accessible transportation. For more information visit: <a href="http://www.accesstotravel.gc.ca/main-e.asp">www.accesstotravel.gc.ca/main-e.asp</a>.</p>

**Strategic Outcome: Ensure high standards for a safe and secure transportation system**

**2003-04 Performance Highlights**

**Transportation Safety Statistics by Mode:** Although the number of accidents was up for all modes of transportation in 2003, the number of transportation-related fatalities for marine and rail remained below those of 2002. Moreover, the number of transportation-related fatalities has remained below the previous five-year average in aviation, rail, marine and the transportation of dangerous goods, as well as slightly below for road (2002 data). For more information visit: [www.tc.gc.ca/pol/en/Report/anre2003/4\\_e.htm](http://www.tc.gc.ca/pol/en/Report/anre2003/4_e.htm)

**Public Confidence in Air Travel:** High public confidence in air travel provides another indicator of progress towards Transport Canada's safety and security strategic outcome. In an August 2002 survey, 98 % of Canadians expressed either moderate or high confidence in flight safety in Canada; 60 % gave a high confidence rating. The same question was repeated in March 2004, yielding the same overall confidence rating of 98 % and a high confidence rating of 67 %, an increase of 7 % in high confidence.

**Aviation Security:** The Canadian Aviation Security Regulations were enhanced by the introduction of new requirements for the screening of non-passengers, such as airline personnel (including flight crew), airport employees, refuelers, caterers, etc., including their possessions and vehicles where applicable, when entering an airport restricted area or, under certain circumstances, within a restricted area. With financial support provided through Transport Canada's Cabin Security Enhancement Contribution Program (CSECP), reinforced doors have been installed on all eligible operational aircraft. The CSECP officially terminated on March 31, 2004. There were 28 operators with 486 eligible aircraft in the program. For more information visit: [www.tc.gc.ca/CivilAviation/International/csecp.htm](http://www.tc.gc.ca/CivilAviation/International/csecp.htm)

**Emergency Preparedness:** Transport Canada, on its own or in collaboration with other organizations and levels of government, plays a key role to ensure Canada's preparedness in the event of national, regional and local emergencies. For example, Transport Canada monitored and provided technical assistance to local officials where appropriate during major events on a number of occasions such as the Ontario Blackout in August 2003, the monitoring of hurricanes Isabel, Kate and Juan, geomagnetic and solar storms, and during the British Columbia forest fires. Transport Canada continued to enhance its capability to respond to incidents as a result of its experience during these events. For more information visit: [www.tc.gc.ca/vigilance/sep/emergency\\_preparedness/menu.htm](http://www.tc.gc.ca/vigilance/sep/emergency_preparedness/menu.htm)

**Rail Safety:** Pursuant to the *Railway Safety Act*, which authorizes the Minister of Transport to make financial contributions toward railway works that would improve the safety of crossings at grade of roads and lines of railway, the Grade Crossing Improvement Program is currently investing \$7.5 million annually in such improvements. Since 1994-95, over 1,000 projects have been undertaken with an investment in safety of over \$100 million. For more information visit: [www.tc.gc.ca/railway/gcip.htm](http://www.tc.gc.ca/railway/gcip.htm)

**Science and Technology / Research and Development:** Transport Canada maintains the Transportation Development Centre (TDC), the Government of Canada's centre of excellence for multi-modal transportation research and development aimed at improving the efficiency, environmental performance, safety, and security of the Canadian transportation system. The results of TDC research projects are posted on the Internet at: [www.tc.gc.ca/tdc/menu.htm](http://www.tc.gc.ca/tdc/menu.htm). Approximately 75 technical reports were released in 2003-04.

## **Strategic Outcome: Protect the physical environment**

### **2003-04 Performance Highlights**

**Sustainable Development Strategy:** Transport Canada's Sustainable Development Strategy (SDS) has guided the Department's sustainable development initiatives. During 2003-04, Transport Canada made notable progress towards achieving the remaining commitments within its 2001-2003 SDS, while concurrently developing the 2004-2006 SDS. A few examples of 2003-04 SDS achievements include:

- The Moving On Sustainable Transportation program is a key departmental initiative for enhancing awareness of sustainable transportation. In 2003, Transport Canada announced funding for 11 projects under the sixth round of the program. Thirty-nine projects with contributions totalling approximately \$1.2 million have been funded in the second phase of the program.
- Transport Canada is committed to managing its contaminated sites in a responsible manner. During 2003-04, Transport Canada spent \$13.1 million on assessments and remediation/risk management of contaminated sites. Eighty-nine % of Transport Canada's contaminated sites have undergone remediation or risk management, contributing towards the Department's strategic objective to protect the physical environment.
- Transport Canada's *Commuter Options: The Complete Guide for Canadian Employers* offers Canadian employers a practical and comprehensive tool for improving commuter options for their employees. As of the 2003-04 fiscal year, over 150 copies of this toolkit have been distributed in Canada and internationally to all levels of government and the private sector. In addition, Commuter Options workshops have been delivered in each of Transport Canada's regions and to other federal departments.

For more information about Transport Canada's Sustainable Development Strategy and related activities, visit:  
[www.tc.gc.ca/programs/environment/menu.htm](http://www.tc.gc.ca/programs/environment/menu.htm)

**Climate Change:** The Government of Canada is working to respect its commitments to the Kyoto Protocol on climate change in a way that produces long-term and enduring results while maintaining a strong and growing economy. Transport Canada is leading the urban transportation and freight transportation measures already underway, and is working jointly with other departments on efforts to improve motor vehicle fuel economy. Examples of climate change related activities and achievements include:

- Transport Canada's Advanced Technology Vehicle Program (ATVP) tests, demonstrates and evaluates existing fuel-efficient vehicle technology. To date, more than 6 million Canadians have been made aware of the ATVP, hence raising the awareness of the public towards advanced technology vehicles and the role these vehicles can play in a sustainable future.
- In 2003-04, Transport Canada completed an in-depth analysis of the socio-economic costs and benefits of reducing greenhouse gas emissions in the passenger and freight transportation sectors. The study provides Transport Canada with a framework to assess costs, as well as the benefits, of proposals to reduce greenhouse gas emissions in the passenger and freight sectors.

For more information about Transport Canada's Climate Change achievements and activities, visit:  
[www.tc.gc.ca/programs/environment/climatechange/menu.htm](http://www.tc.gc.ca/programs/environment/climatechange/menu.htm)



Also of note during the 2003-04 reporting period were several organizational changes announced by the Government on December 12, 2003:

- Responsibility for regulations and policies related to pleasure craft, protection of navigable waters, marine navigation systems and pollution prevention, and associated resources, were transferred to Transport Canada from the Department of Fisheries and Oceans – Canadian Coast Guard.
- Responsibility for managing the federal portion of the Toronto Waterfront revitalization initiative (TWRI), and associated resources, was transferred from Transport Canada to Human Resources and Skills Development Canada. The TWRI is a \$1.5 billion project shared equally between the Government of Canada, the Province of Ontario and the City of Toronto to begin the transformation of Toronto's waterfront.

As well on December 12, 2003, there was a realignment of Ministerial portfolios which resulted in responsibility for Canada Post Corporation and the Royal Canadian Mint, and responsibility for the Canada Mortgage and Housing Corporation, Canada Lands Company Ltd., the Old Port of Montreal Corporation, and Queens Quay West Land Corporation being transferred from the Minister of Transport to the Ministers of National Revenue and Environment respectively. Subsequently, those Transport Canada resources associated with the related portfolio management function were transferred to the Canada Revenue Agency and Environment Canada.

In accordance with Treasury Board Secretariat's instructions for the preparation of the 2003-04 Departmental Performance Report, Transport Canada's performance and financial data for 2003-04 has been adjusted to reflect all December 12, 2003 changes retroactive to April 1, 2003.

## **2.2 Parliamentary Committee Recommendations**

The Standing Committee on Transport released one report during the 2003-04 reporting period entitled *An Industry in Crisis: Safeguarding the Viability of the Canadian Airline Industry*.

The report is available at: [www.parl.gc.ca/InfocomDoc/37/2/TRAN/Studies/Reports/tranrp02-e.htm](http://www.parl.gc.ca/InfocomDoc/37/2/TRAN/Studies/Reports/tranrp02-e.htm)

The Government's response is available at:  
[www.parl.gc.ca/common/committee.asp?Language=E](http://www.parl.gc.ca/common/committee.asp?Language=E)

One of the Committee's recommendations was that the federal government wind-up the Canadian Air Transport Security Authority (CATSA) and establish a multi-modal Transportation Security Authority. In its response, the Government noted that it is confident that the security of the transportation system can be delivered through existing structures and initiatives. Information about Transport Canada's transportation security activities and performance may be found in section 4.3.2 of this report. Information about CATSA is available at: [www.catsa-acsta.gc.ca/english/index.htm](http://www.catsa-acsta.gc.ca/english/index.htm).



Another of the Committee's recommendations, aimed at reducing some of the cost-pressures facing Canadian airports and Canadian air carriers, was that the federal government suspend rental payments by airports for a two-year period, and that the airports pass the rental savings to air carriers. In its response, the Government noted that in recognition of the immediate pressures experienced by Airport Authorities as a result of the war in Iraq, the outbreak of Severe Acute Respiratory Syndrome and Air Canada's bankruptcy filing, the Government had instituted short-term relief to National Airport System (NAS) airport authorities in the form of a rent deferral (i.e. a rent reduction of a minimum of 10 %) for a 24-month period. The rent reductions are to be recovered, interest free, over a ten-year period beginning in 2006.

As well in 2003-04, Transport Canada completed a comprehensive National Airports Rent Policy Review to assess that rents paid by airport authorities to the federal government were based on sound public policy. Recommendations arising from the review are being finalized.

For more information about Transport Canada initiatives related to airport rents, refer to section 4.3.1 of this report under the headings 'Short-term Financial Relief for Canada's Air Industry' and 'National Air Rent Policy Review.'

## 3.0 Context

### 3.1 About Transport Canada

Transport Canada is responsible for the transportation policies, programs and goals set by the Government of Canada. The Department works to ensure that all parts of the transportation system work effectively and in an integrated manner to provide Canadians with a sustainable system that is safe and secure, efficient, and environmentally responsible.

#### *Our Vision...*

The best transportation system for Canada and Canadians

#### *Our Mission...*

To develop and administer policies, regulations and programs for a safe, efficient and environmentally responsible transportation system

### 3.2 Legislative Mandate

In Canada, all levels of government have some responsibility for the country's transportation system.

Transport Canada delivers its programs and services under numerous legislative and constitutional authorities. Its focus is on developing a modern and relevant legislative framework that will enhance the safety, security, competitiveness and environmental sustainability of Canada's transportation system.

A full listing of the legislation administered by Transport Canada can be found on our website at [www.tc.gc.ca/acts-regulations/listofacts/menu.htm](http://www.tc.gc.ca/acts-regulations/listofacts/menu.htm)

#### **Some of the legislation administered by Transport Canada:**

- *Aeronautics Act*
- *Canada Marine Act*
- *Canada Shipping Act*
- *Canada Transportation Act*
- *Canadian Air Transport Security Act*
- *Department of Transport Act*
- *Marine Liability Act*
- *Motor Vehicle Safety Act*
- *Motor Vehicle Transport Act, 1987*
- *Railway Safety Act*
- *Transportation of Dangerous Goods Act, 1992*

### 3.3 Transportation's Impact on Canadian Society

Transportation is everywhere in the lives of Canadians. Transportation opens markets to natural resources, agricultural products and manufactured goods, and supports Canada's service industries. It lessens the challenges presented by topography. It also links communities and reduces the effects of distances between people. Transportation needs evolve over time as social and economic circumstances and conditions change.

Some transportation facts:

- Eighty % of Canadians live in urban centres with a population of 10,000 people or more, and close to two thirds of Canadians live in Canada's 27 census metropolitan areas. The increasing proportion of Canadians living in urban centres is due to population growth in four major urban areas: Ontario's Golden Horseshoe, the Montreal area, British Columbia's Lower Mainland and the Calgary-Edmonton corridor.
- Commuting patterns within Canada's larger urban centres have changed in the last 20 years, the number of workers commuting within the core falling by 10 %, while commuting within a suburban municipality, between a core and the surrounding municipalities, and between surrounding municipalities all increased. The automobile continues to be Canadians' most common form of transportation to work.
- More than 98 % of the Canadian population lives within a 25-kilometre radius of the country's main highways. Ninety-two % of the population is within a 100-kilometre radius of one of the top 167 airports of the country.
- The national transportation system is made up of a road network of more than 1.4 million two-lane equivalent kilometres, 48.9 thousand kilometres of railway tracks, 1,746 airports for fixed-wing aircraft, 335 ports, 1,023 fishing harbours, and inland waterways, including the St. Lawrence Seaway.
- In 2003, transportation industries accounted for 4 % of the gross domestic product. Investment in transportation made up 2.8 % of the gross domestic product.
- Total Canada/U.S. merchandise trade in 2003 was \$530 billion, or about \$1.5 billion per day; of this, 63 % was by truck and 17 % was by rail. Total Canadian trade with all countries was \$715 billion in 2003. Of this, 53 % (\$379 billion) was by road, 14 % (\$97 billion) was by rail, 15 % (\$107 billion) was by marine and 10 % (\$72 billion) was by air.

For more information, please see the *Transportation in Canada 2003 Annual Report* at: [www.tc.gc.ca/pol/en/Report/anre2003/toc\\_e.htm](http://www.tc.gc.ca/pol/en/Report/anre2003/toc_e.htm).

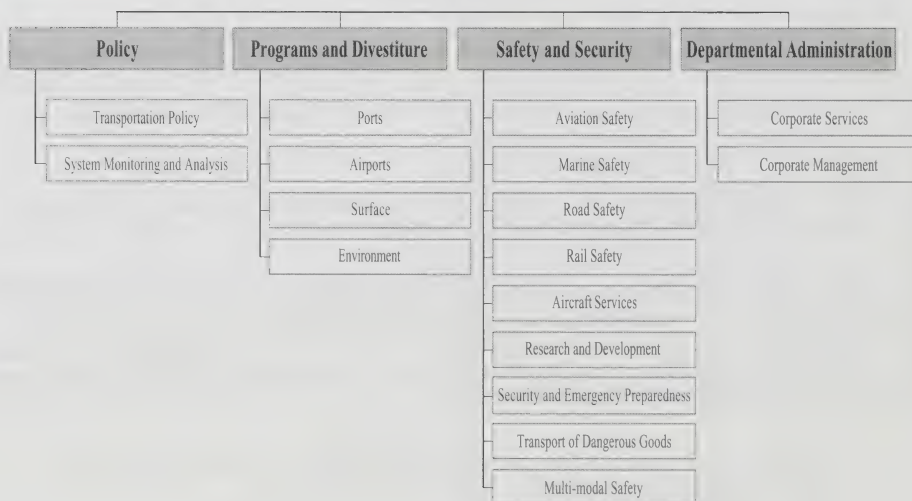
### 3.4 A Results-Oriented Organizational Structure

To respond to the risks and challenges associated with Canada's complex national transportation agenda, Transport Canada has adopted a matrix management approach to define accountabilities for leadership on an organizational and functional basis. This approach ensures that results are delivered in an integrated manner that still respects regional differences.

During the 2003-04 reporting period, Transport Canada was divided into four headquarters groups led by Assistant Deputy Ministers, and five regions, led by Regional Directors General. Departmental headquarters also included Communications, General Counsel and the Offices of the Minister and Deputy Minister. Organizational leads were accountable for the management of their organizations and for the delivery of results.

Functionally, in 2003-04, Transport Canada was divided into four business lines, each of which comprised two or more service lines (see following chart). The business lines reflected the Department's programs and services and did not mirror the organizational lines exactly. The four business lines cut across the regional organizations to ensure a multi-modal focus that concentrated on shared strategies and results. Business/service lines were the forums for setting national programs, policies and standards. They also provided functional leadership to the regional offices, which were established to help ensure that services are delivered as close as possible to clients and stakeholders.

**Transport Canada Business Lines and Services Lines**  
2003- 2004 Reporting Period



## 3.5 Our Co-delivery Partners

Most transportation issues today require a multi-disciplinary approach — one that considers a broad range of safety, economic and environmental factors, and relies on partnerships and the collaborative efforts of many jurisdictions and stakeholders.

Transport Canada works in co-operation with hundreds of other organizations with an interest in transportation issues.

**Other federal organizations** — whose programs and services may be affected by transportation activities — Agriculture and Agri-Food Canada, Blue Water Bridge Authority, Canada Border Services Agency (formerly Canada Customs and Revenue Agency), Canada Port Authorities, Canadian Air Transport Security Authority, VIA Rail, Canadian Food Inspection Agency, Canadian Nuclear Safety Commission, Canadian Security Intelligence Service, Canadian Transportation Agency, Transportation Appeal Tribunal of Canada (formerly Civil Aviation Tribunal), Department of National Defence, Environment Canada, Federal Bridge Corporation Limited, Fisheries and Oceans Canada, Health Canada, Industry Canada, Infrastructure Canada, Justice Canada, Natural Resources Canada, pilotage authorities, Royal Canadian Mounted Police, Solicitor General of Canada, and the Transportation Safety Board.

**Provincial, territorial and municipal governments** — particularly concerning the maintenance of the highway system and promotion of road safety, as well as the co-delivery of the Transportation of Dangerous Goods program.

**Transportation sector industries** — all of which count on the fair application of regulations and the development of policies to enhance the efficiency of the transportation system, for example: Air Canada, WestJet and other air carriers, Association of International Automobile Manufacturers of Canada, Canadian Pacific Railway, Canadian equipment manufacturers, manufacturers of aviation equipment, Canadian National Railway, Canadian Steamship Lines, Canadian Vehicle Manufacturers Association, NAV CANADA, St. Lawrence Seaway Management Corporation, and the Upper Lakes Group Inc.

**Agencies and associations** — with a vested interest in the transportation infrastructure, regulatory regime and safety: Association of Canadian Port Authorities, Air Transport Association of Canada, Association québécoise de transport et des routes, Canada Safety Council, Canadian Association of Petroleum Producers, Canadian Chemical Producers' Association, Canadian Airports Council, Canadian Bus Association, Canadian Council of Motor Transport Administrators, Canadian Energy Pipeline Association, Canadian Ferry Operators Association, Canadian Marine Advisory Council, Canadian Ship Owners Association, Canadian Trucking Alliance, Canadian Urban Transit Association, Chamber of Maritime Commerce, Chamber of Shipping of British Columbia, Council of Marine Carriers, Federation of Canadian Municipalities, Motor Coach Canada, National Transportation Week, Operation Lifesaver, Railway Association of Canada, Shipping Federation of Canada, Transportation Association of Canada, Tourism Industries Association of Canada, Transportation of Dangerous Goods General

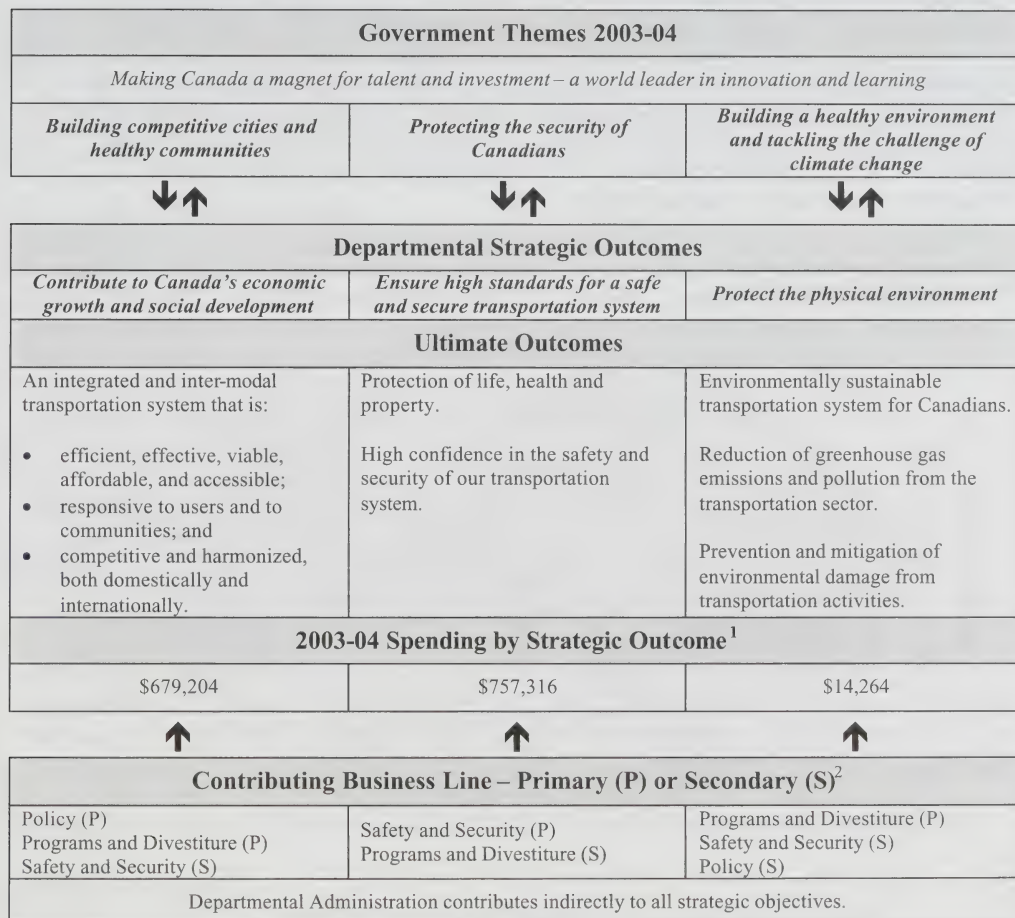


Policy, Intelligent Transportation Systems Society of Canada Advisory Council, Federal-Provincial/Territorial TDG Task Force, unions, and vehicle manufacturers associations.

**International organizations** — to share information and harmonize transportation regulations — Asia-Pacific Economic Co-operation, European Joint Airworthiness Authorities, International Bridge Authorities, International Civil Aviation Organization, International Labour Organization, International Maritime Organization, International Organization for Standardization, North Atlantic Treaty Organization, National Highway Traffic Safety Administration, Society of Automotive Engineers, Organization for Economic Cooperation and Development, the Summit of the Americas, United Nations Committee of Experts on the Globally Harmonized System of Classification and Labeling of Chemicals, United Nations Economic Commission of Europe Global, World Forum for Harmonization of Vehicle Regulations, International Atomic Energy Agency, U.S. Department of Transportation, U.S. Federal Emergency Management Agency, U.S. Transportation Security Administration, European Civil Aviation Conference, and World Road Association, among others.

## 4.0 Departmental Performance

### 4.1 Linking Transport Canada's Strategic Outcomes to Government Priorities



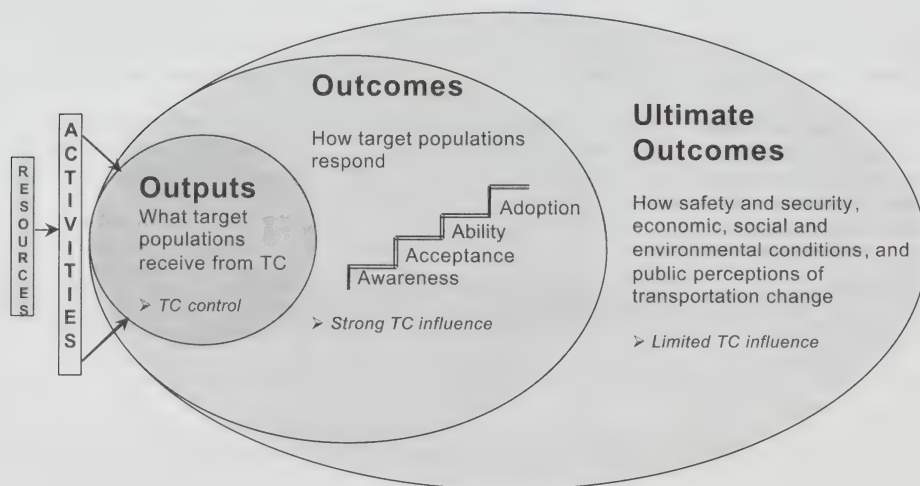
1. The linking of our 2003-04 net resources spending to the strategic objectives is based on a reasonable approximation, to provide the reader with a sense of the magnitude of spending devoted to the achievement of outcomes. Note that Crown corporations have been included in the economic objective and/or the safety and security objective as appropriate.
2. See Annex 5.5 of this report for a crosswalk of spending by strategic outcomes and business lines.

## 4.2 A Model for Results-Based Performance

For the last number of years, Transport Canada has used the Spheres of Influence performance logic model, which is illustrated below. In this model, the Department's performance is assessed against three levels of results. Each level builds on the previous one, beginning with the operational and management activities and outputs, which lead to behavioural outcomes, and then to the high-level ultimate outcomes that impact Canadians.

By establishing a results chain that explains the Department's contribution to outcomes, the model helps address the question of attribution. Because Transport Canada's strategic objectives — safety and security, economic growth, environmental — are not exclusively within the Department's control, the logic model allows the identification of key behaviours the Department can influence to achieve results.

### Spheres of Influence Model



## 4.3 Performance Results by Strategic Outcome

### 4.3.1 Contribute to Canada's Economic Growth and Social Development

#### Ultimate Outcomes

A transportation system that is:

- efficient, effective, viable, affordable and accessible;
- responsive to users and communities; and
- competitive and harmonized, both domestically and internationally.

#### 1. Marketplace Framework

Competition and market forces guide the growth and development of the national transportation system. A strong and healthy marketplace encourages existing competitors and new entrants to innovate and provide new services to meet the transportation needs of Canadians. At the same time, the marketplace must respond to Canada's social values, demographic trends and geographical challenges. The following are examples of specific initiatives undertaken by Transport Canada in 2003-04 to support a strong marketplace framework for Canada's transportation system.

#### Multi-modal Transportation

##### ***Bill C-26 Transportation Amendment Act***

Based on the undertakings initiated by its 2003 transportation policy framework, *Straight Ahead – A Vision for Transportation in Canada*, the Government of Canada introduced the *Transportation Amendment Act* (Bill C-26) in Parliament in February 2003. Bill C-26 contained a series of amendments to the *Canada Transportation Act* to fine-tune the legislation's marketplace framework provisions. Bill C-26 also proposed a new *VIA Rail Canada Act* confirming VIA Rail's current mandate. Bill C-26 had not passed final reading before Parliament was prorogued in November 2003. The proposed amendments will be revisited based on comments heard by the Standing Committee on Transport during hearings on the Bill and subsequent consultation. It is anticipated that a new Bill will be introduced in 2004-05.

##### ***Intermodal Freight***

In 2003-04, Transport Canada conducted consultations with provincial and municipal governments, shippers, carriers, academia and other subject experts to improve the Department's understanding of Canada's intermodal freight transportation system, and to identify barriers affecting the efficiency of intermodal freight. Analysis of the results of the consultations is underway with the goal of developing an intermodal freight policy framework. Progress toward this goal will be further reported in the *2004-05 Departmental Performance Report*.

##### ***Accessibility in the National Transportation Network***

The federal government has a role, through its transportation policy, to foster an accessible transportation network that is free of undue obstacles for persons with disabilities and others with

unique needs. The Department has pursued three key activities and initiatives related to the voluntary sector, as well as the Intercity Bus Code of Practice awareness campaign, and the Access to Travel website, in support of this goal:

- Stemming from recommendations made by the Minister's Advisory Committee on Accessible Transportation, an effort was made to enhance **voluntary sector partnerships**. This initiative was reflected through the sponsorship of a workshop on travel with a service animal that brought together carriers, operators, service animal users and professional service animal trainers. The Department also worked in concert with the voluntary sector to aid the Canadian Air Transport Security Agency in the development of an online training module specifically designed to improve the skills and knowledge of airport security personnel in screening passengers with disabilities.
- The **Intercity Bus Code of Practice Awareness Campaign** was completed. The Department, in partnership with the Canadian Bus Association, developed and distributed public education material in the form of brochures, posters and bookmarks to the bus industry, provincial and territorial governments and the voluntary sector. The impact of this campaign will be measured in 2004-05.
- A formal memorandum of understanding was signed by the government of Nunavut in support of the **Access to Travel (ATT) website**, increasing the total number of partners to eight provinces and three territories. Information on local ground transportation has also been enhanced on the ATT, and, as a result, more than 600 transportation services are listed for users. The Access to Travel site provides travellers with disabilities with information on accessible transportation services across Canada, posts links to information on travel resources and government policies, and acts as a medium by which the public can lodge a complaint or make an inquiry relating to accessible transportation. Visit the Access to Travel website at: [www.accessstotravel.gc.ca/main-e.asp](http://www.accessstotravel.gc.ca/main-e.asp).

### ***WTO General Agreement on Trade in Services***

Transport Canada continues to take an active role in Canada's bilateral, plurilateral and multilateral trade negotiations. With respect to the current multilateral Doha Development Round of negotiations in the World Trade Organization (WTO), Transport Canada is playing a key role in the negotiation of services, under the General Agreement on Trade in Services. In April 2003, Canada's Initial Conditional offer was publicly released at the same time as it was transmitted to WTO members. The offer contains new commitments in the areas of international maritime transport services, maritime auxiliary services and improvements in road transportation services. Additionally, in February 2004, Transport Canada launched a comprehensive consultations exercise in order to refine Canada's strategy in the transportation services sector in preparation for ongoing General Agreement on Trade in Services negotiations, as well as other anticipated trade negotiations.



## Air Transportation

### *Short-term Financial Relief for Canada's Air Industry*

In response to unprecedented challenges faced by the air industry in recent years (Severe Acute Respiratory Syndrome, the war in Iraq, 9/11, Air Canada), the Government of Canada announced \$80 million in short-term financial relief for airport authorities in July 2003.

Airport authorities that pay rent received a reduction of a minimum of 10 % of their rents for a 24-month period commencing July 1, 2003, with larger deductions depending on the decline in passenger levels experienced between April 2002 and April 2003. The rent reductions are to be recovered, interest-free, over a ten-year period beginning in 2006. Airport authorities that do not yet pay rent but have at least one chattel payment due between July 1, 2003 and June 30, 2005 are able to defer their next two annual payments.

Airport rent deferrals have provided, and will continue to provide, airport authorities with important short-term cash savings so they can deal effectively with the difficulties in the air industry and can continue to provide safe, reliable airport infrastructure to airlines and the travelling public.

The rent deferral amounts by individual airport authority are as follows:

(\$000)	2003-04	2004-05	2005-06	Total
<b>Rent *</b>				
Toronto	15,280	21,027	5,257	41,564
Vancouver	7,441	10,405	2,682	20,528
Calgary	1,777	2,442	621	4,840
Montreal	820	1,065	294	2,179
Ottawa	857	1,169	298	2,324
Halifax	266	429	110	805
Winnipeg	283	383	97	763
Victoria	85	112	28	225
<b>Total Rent</b>	<b>26,809</b>	<b>37,032</b>	<b>9,387</b>	<b>73,228</b>
<b>Chattels</b>				
Regina	144	144		288
Saskatoon	178	178		356
St. John's	399	399		798
London	258	258		516
Quebec	321	321		642
Thunder Bay	581	581		1,162
Moncton		545	545	1,090
Charlottetown		201	201	402
Saint John		227	227	454
Gander		487	487	974
Fredericton		266	266	532
<b>Total Chattels</b>	<b>1,881</b>	<b>3,607</b>	<b>1,726</b>	<b>7,214</b>
<b>Total Program</b>	<b>28,690</b>	<b>40,639</b>	<b>11,113</b>	<b>80,442</b>

\* Edmonton declined to participate in the rent deferral program.

### *Aviation War Risk Liability Coverage for Canadian Airports*

Following the September 2001 terrorist attacks in the United States, insurers cancelled aviation war risk liability coverage for Canadian airports, air carriers, NAV CANADA, the Air Transportation Security Corporation (which has since been replaced by the Canadian Air

Transportation Security Authority), and other aviation service providers. As a temporary measure, the Minister of Transport was authorized to provide an indemnity for aviation war risk liability (the liability indemnity program has since been extended until the end of 2004). The indemnity program contributes to the short-term recovery of the Canadian air industry by providing stable and viable third party war risk insurance coverage, thereby promoting business stability and continuity, and maintaining the competitive position of the Canadian air industry.

Transport Canada is committed to working with the insurance industry, the International Civil Aviation Organization, and the air industry to examine options and seek a long term solution to the situation in order to provide Canadians with affordable and dependable air transportation.

### ***Computer Reservations Systems Regulatory Amendments***

The Canadian Computer Reservation Systems Regulations came into force on June 6, 1995. At that time, computer reservation systems and travel agents were the primary means by which airlines distributed and sold their air services. Since 1995, alternative distribution channels such as the Internet have emerged.

Following extensive consultations, including a public hearing, the government introduced amendments to the Regulations to come into force in 2004. The amended Regulations reflect the Government of Canada's desire to move to a more deregulated system that continues to protect the interests of air travellers and fosters enhanced competition in the air industry.

### ***Ongoing Monitoring of the Airline Industry***

Transport Canada monitors the Canadian and international airline industry on an ongoing basis. Through a joint government/industry initiative, air carriers serving Canada submit data to Transport Canada via two web interfaces, reducing data-reporting costs for airlines and enhancing the timeliness and availability of air-transportation statistics for decision making. Airline industry monitoring includes passenger and cargo traffic levels, points served, changes in the services offered to the public by the major air carriers in Canada, and financial considerations. Air Canada's assignment into Court protection under the *Companies' Creditors Arrangement Act* in April 2003, for example, has had implications for the entire Canadian aviation industry and Air Canada's situation is closely monitored.

## **Marine Transportation**

### ***Review of the Canada Marine Act***

After consultation with private sector and government stakeholders, the Minister of Transport completed a statutory review of the *Canada Marine Act*, which was subsequently tabled in Parliament in June 2003. The review report is available at:  
[www.tc.gc.ca/pol/en/Marine/cma\\_report.htm](http://www.tc.gc.ca/pol/en/Marine/cma_report.htm).

The marine industry is evolving quickly, and the associated issues are complex. Research and analysis with potential future implications for the *Canada Marine Act* are continuing. Areas of further research include increased spending by the U.S. for port security, the competitiveness of Canada Port Authorities, and evolving marine market trends. Transport Canada will report any

actions resulting from the review of the *Canada Marine Act* and associated continuing research in future years.

### ***Marine Industry Benefits Study***

In 2003, Transport Canada initiated the Marine Industry Benefits Study, a joint industry/government initiative aimed at evaluating the impact of the marine transportation industry on the Canadian economy as a whole. The aim of the study is to provide a better understanding of the economic impacts and benefits of the Canadian marine transportation industry. The study is also allowing Transport Canada to strengthen its relationship with key marine industry stakeholders and remain current regarding issues that are important to the industry. Results from the study will be reported in future years.

### ***Marine Liability Act***

In January 2003, the Department released a report regarding a proposal for a new compulsory passenger insurance regime under the *Marine Liability Act*. The report is available at: [www.tc.gc.ca/pol/EN/Report/Marine/rcpi.htm](http://www.tc.gc.ca/pol/EN/Report/Marine/rcpi.htm). Following consultations with industry stakeholders, provincial governments and other federal departments and agencies it was announced in August 2003 that the regulations for compulsory marine passenger insurance would be tailored to address the concerns of various segments of the industry, as well as to protect the interests of passengers in the event of injury or loss of life (see: [www.tc.gc.ca/mediaroom/releases/nat/2003/03-h085e.htm](http://www.tc.gc.ca/mediaroom/releases/nat/2003/03-h085e.htm)). The new Regulations are being developed.

## **Surface Transportation**

### ***Grain Transportation and Handling***

In response to commitments made in 2000, the Government of Canada hired an independent organization to monitor and report on the performance of the grain handling and transportation system for western grain. The monitoring program is helping government and stakeholders track the performance of the system. The report for crop year 2002-03 (ending July 31, 2003), which was released in April 2004, highlights the performance and challenges facing the Canadian grain transportation and handling system. For example, the report noted that the prairie drought in 2002 had an adverse impact on grain production and on the grain handling and transportation system. To date there have been no government initiatives as a result of the monitoring program. The 2002-03 report is available at [www.tc.gc.ca/pol/en/rail/monitoring/menu.htm](http://www.tc.gc.ca/pol/en/rail/monitoring/menu.htm).

### ***Liberalization of National Bus Industry***

Transport Canada has carefully reviewed the recommendations of the December 2002 report of the Senate Standing Committee on Transportation and Communications on the Canadian intercity bus industry. Progress to achieve federal/provincial consensus on liberalizing intercity bus regulation as recommended by the Senate Committee is slow and Transport Canada does not anticipate any federal action in this area in the immediate future. However, Transport Canada's ongoing commitments to motor carrier safety standard harmonization and carrier accessibility address many of the safety and accessibility issues raised by the Committee.

## ***NAFTA-LTSS***

In support of North American harmonization of motor carrier standards, Transport Canada will continue to support the efforts of the NAFTA Land Transportation Standards Subcommittee (LTSS). This year (2004) marks the tenth anniversary of the NAFTA and the inception of the LTSS. During the ten-year period that the Department has co-chaired this subcommittee, land transportation standards and regulations have been made more compatible in a number of areas. Further, the LTSS has successfully streamlined its operations over the past several years towards a more effective trilateral forum to discuss land transportation harmonization issues.

## ***Passenger Rail***

VIA Rail carried 3.789 million passengers in 2003 and generated revenue of \$250.3 million, a decrease of 192,000 (4.8 %) passengers and \$20.5 million (8.9 %) in revenues respectively from the previous year. During 2003, the entire Canadian travel industry, including VIA Rail, was negatively affected by the outbreak of Severe Acute Respiratory Syndrome. The decline in VIA revenues was in line with the decreases reported by other passenger carriers and the tourism sector. Other factors that negatively affected travel were the power blackout in Ontario in August 2003, the Iraq War, the forest fires in British Columbia, the hurricane in the Maritimes and an appreciating Canadian dollar.

More information about VIA Rail's performance is available in VIA Rail's annual reports which can be accessed at: [www.viarail.ca/corporate/en\\_entr\\_viar.html](http://www.viarail.ca/corporate/en_entr_viar.html).

## ***Non-VIA Railways***

Transport Canada manages a program of financial support for non-VIA railways in order to support safe, reliable, and viable passenger rail transportation in regional and remote areas. The Minister of Transport entered into contribution agreements with three railway companies to operate passenger rail services in these areas. These services, which are Canada's only non-VIA passenger rail services, are operated by:

- Quebec North Shore & Labrador Railway (QNS&L) between Sept-Îles and Labrador City /Schefferville.
- Algoma Central Railway Inc. (ACRI) between Sault Ste. Marie and Hearst.
- Ontario Northland Transportation Commission (ONTC) between Toronto and North Bay.

In 2003-04, Transport Canada provided \$2.2 million to QNS&L, \$2.1 million to ACRI and \$2.5 million to ONTC.

An evaluation study completed in 2003 concluded that: the non-VIA passenger rail services are safe; passengers are generally satisfied with service and pricing levels; most users are aware that the Government of Canada provides funding for the services; and, that they are experiencing ongoing operating losses despite the federal contribution. The study specifically recommended that the financial contribution to ONTC be terminated since it does not serve remote communities. Transport Canada plans to seek policy direction and funding from the Government of Canada for remote rail operations for fiscal years 2005-06 through 2008-09.



## **2. Infrastructure**

An efficient transportation infrastructure is essential to allow the smooth movement of people and goods. Transport Canada plays a key role in creating a supportive climate to encourage ongoing investments in transportation infrastructure. Alone, and in collaboration with Infrastructure Canada and other stakeholders, Transport Canada continues to promote strategic investments in Canada's transportation system. The following are examples of specific initiatives undertaken in 2003-04 to support an efficient transportation infrastructure for Canada.

### **Surface Transportation**

#### ***Strategic Highway Infrastructure Program***

The Government of Canada is working with the provinces and territories to identify those parts of the national highway system that, because of growing traffic and increasing trade, need immediate attention. The 2000 Budget committed to improving the economy and the quality of life for Canadians by investing up to \$600 million over five years in highway infrastructure across Canada. In April 2001, the Minister of Transport announced the Strategic Highway Infrastructure Program (SHIP), which comprises a \$500 million highway construction component and a \$100 million national system integration component, of which \$65 million is dedicated to international borders under the Border Crossing Transportation Initiatives, \$5 million to transportation planning and modal integration initiatives studies and \$30 million to Intelligent Transportation Systems initiatives. For more information about SHIP visit: [www.tc.gc.ca/SHIP/menu.htm](http://www.tc.gc.ca/SHIP/menu.htm).

#### ***SHIP - Highway Construction Component***

Under the highway construction component of SHIP, an allocation formula has been developed to distribute \$485 million available to the provinces and territories. The formula consists of a minimum of \$4 million per jurisdiction plus a share based on population and a 50-50 cost-sharing ratio. Funding is conditional on the results of an environment assessment that meets the requirements of the *Canadian Environmental Assessment Act*.

In 2003-04, Transport Canada spent approximately \$56 million on highway improvement projects that enhance the safe and efficient movement of people and goods, support trade and economic development, and promote sustainable transportation. A total of thirty-three highway improvement projects were announced to reconstruct, upgrade and/or twin approximately 188.4 kilometres of the National Highway System. These projects enable Canadians and visitors to save time and money by reducing their travel time and vehicle maintenance costs. After almost two years of negotiations, the Province of Quebec and the Province of Ontario signed their contribution agreements in August and November 2003 respectively. Contribution agreements are now signed with all provinces and territories.

In 2003, Trans Canada highway improvement projects were announced in British Columbia (\$122.4 million federal); Alberta (\$6.2 million federal); Saskatchewan (\$8.7 million federal); Manitoba (\$7.5 million federal); and Newfoundland/ Labrador (\$6.4 million federal). A selection of these and other SHIP projects will be evaluated at the end of the program in 2007.



SHIP continues the Government of Canada's long tradition of highway funding that started more than 80 years ago. In fact, Transport Canada will have invested more than \$1.9 billion between 1993 and 2004 to upgrade the 24,400 kilometres of highways that form the National Highway System across Canada. Transport Canada also invests in transportation-related infrastructure through other programs such as the Canada Strategic Infrastructure Fund and the Border Infrastructure Fund.

### ***SHIP - Border Crossing Transportation Initiative***

The Government of Canada is involved in a number of initiatives pertaining to Canada's busiest commercial border crossing at Windsor, Ontario, which in 2002 handled 25 % of all truck traffic going to the United States. This translates on average into over 9,500 trucks per day. These traffic volumes combined with delays to clear border inspection have caused significant congestion on the streets of Windsor. To address this issue, the federal government undertook several initiatives in 2003-04.

The ongoing Bi-National Transportation Planning Process for the Windsor-Detroit region made good progress. The process is conducted under the auspices of the Canada-U.S.-Ontario-Michigan Border Transportation Partnership. A Planning Need and Feasibility Study, which was completed in January 2004, indicated the need for additional border crossing capacity between Windsor and Detroit within the next ten to 15 years. The report also outlined the potential elements of a strategy to address transportation needs for the next 30 years. For more information, visit: [www.partnershipborderstudy.com](http://www.partnershipborderstudy.com).

Four projects, announced jointly by Canada and Ontario in the summer of 2003, have now been fully implemented to address immediate traffic management improvements on Huron Church Road in Windsor with a federal contribution of \$440,000. As a result of these projects, traffic efficiency has improved on the main access road to the Ambassador Bridge. Another sixteen border crossing projects are progressing well in Quebec and British Columbia. When completed, these projects will improve mobility and transportation efficiency, productivity, safety and security for passengers and freight. The success of some border projects will be evaluated at the end of the program in 2007, through a retrospective analysis, which should show that the anticipated benefits of the program have been met.

### ***Intelligent Transportation Systems***

Under SHIP, \$30 million is dedicated to Intelligent Transportation Systems (ITS) and, to date, some \$9 million has been spent or committed. ITS technologies consist of integrated applications of information processing, communications and sensor technologies to transportation infrastructure and operations that support the efficiency, safety, security, and sustainability of the transportation system. *An Intelligent Transportation Systems Plan for Canada: En Route to Intelligent Mobility* (released November 1999) sets out the federal government's strategic plan for stimulating the development and deployment of ITS.

Five projects co-funded by Transport Canada for the deployment and integration of ITS have been completed, with 12 projects remaining to be completed by March 31, 2006. These agreements resulted in partnerships between all levels of government, the private sector and academia, and contributed to the shared goals of a safe, efficient and sustainable transportation

system through the projects' outcomes, such as a software program to provide authorized stakeholders with information on dangerous goods on board vessels, enhancements to electronic toll collection for the integration of a common payment transponder, and an evaluation of the effectiveness of collision avoidance technology for use in school buses. Transport Canada is also actively negotiating contribution agreements with several provinces and territories for general deployment projects that address provincial and territorial ITS priorities.

Under the Road Weather Information Systems initiative, Transport Canada is actively negotiating with several provinces and territories for the acquisition and installation of environmental sensor stations in support of the development of a cross-Canada network. Two studies on Commercial Vehicle Operations (CVO) have also been completed. Their results will be used to help assess next steps in developing a possible national CVO network, with the objective of improving the overall safety and efficiency of freight movement in Canada.

The Department continues to implement the ITS Research and Development (R&D) Plan, "Innovation Through Partnership", which was released in May 2003, and is one of the key pillars of Canada's ITS Strategy. The goal of the ITS R&D Plan is to accelerate the commercialization of knowledge and technology uptake in the area of its. Through partnerships with all levels of government, the private sector and academia, the target areas are: urban transportation; safety, security and trade facilitation; environment; and foundations and innovation. The projects are funded through contribution agreements, contracts and bilateral federal-provincial/territorial agreements. Ten contracts were awarded in January 2004, and negotiations for bilateral R&D agreements with provinces/territories are in progress for the implementation of R&D projects within the targeted scope of study.

Transport Canada has initiated a number of ITS projects under the Smart Border Declaration. The Department announced in April 2004 the release of a request for proposals in partnership with the Ministry of Transportation of Ontario for the development of an Action Plan to deploy ITS at Ontario's international land border crossings. The Department is also co-leading a bi-national initiative working with Canadian and U.S. federal border agencies and State and provincial departments of transportation for the development of a Border Architecture that will map out the information flows of each agency and facilitate interoperability of technology used at and on the approach to international border crossings.

For more information about ITS visit: [www.its-sti.gc.ca/en/menu.htm](http://www.its-sti.gc.ca/en/menu.htm)

### ***Highway Improvement Program – New Brunswick***

The New Brunswick Highway Improvement Program was signed in 1987 and ended March 31, 2004. It provided \$637 million for New Brunswick highways, with a total federal contribution of \$358 million for the construction, strengthening and improvement of certain highway links and roads in New Brunswick. In fall 2003, three projects were completed: the twinning of a 7.2 kilometre portion of the Trans-Canada Highway from the Quebec Border to Saint-Jacques; the opening of the 8.7 kilometre Tracadie-Sheila Bypass on Route 11; and the opening of 25 kilometres of four-lane Trans-Canada Highway in northwestern New Brunswick. These projects result in improved transportation safety and efficiency, and promotion of economic development.

A retrospective evaluation of the program will be undertaken in the near future in order to evaluate whether the anticipated benefits of the program have been met.

For more information about the New Brunswick Highway Improvement Program visit:  
[www.tc.gc.ca/programs/surface/highways/newbrunswick.htm](http://www.tc.gc.ca/programs/surface/highways/newbrunswick.htm).

### ***Border Infrastructure Fund***

Some 70 % of Canada-U.S. cross-border truck traffic goes through just six crossing points at Windsor, Sarnia, Niagara Falls, and Fort Erie, Ontario; at Douglas, British Columbia; and at Lacolle, Quebec. The Government of Canada has identified improved efficiency at these border points as a priority. Hence, most — but not all — of the funding available through the Border Infrastructure Fund will be invested in these six locations. Transport Canada works closely with Infrastructure Canada to identify worthy projects for funding under the Border Infrastructure Fund.

The Border Infrastructure Fund has been designed to support the initiatives in the Smart Border Action Plan by contributing to projects that reduce border congestion, improve the flow of goods and services and expand infrastructure capacity over the medium term. This also supports the broader Smart Border Action Plan signed by the Canadian and American governments. The Fund is also part of the Government of Canada's overall strategy to ensure the country has modern infrastructure that supports economic growth. The Border Infrastructure Fund complements the SHIP Border Crossing Transportation Initiative and is cost-shared with funding recipients.

In May 2003, a federal contribution of \$154 million was announced for 14 projects to improve border crossings in the Niagara and Sarnia regions. The projects cover a range of initiatives that will reduce border congestion and expand the capacity of the existing road infrastructure. Contribution agreements have now been signed with funding recipients and construction has started. In March 2004, the three levels of government reaffirmed the \$150 million of federal funding towards Windsor Gateway improvements. This represents the first important step in the new "Let's Get Windsor-Essex Moving" strategy that will improve road safety, speed up the flow of cross-border-traffic, protect and strengthen local jobs and growth, and beautify transportation corridors. Negotiations with funding recipients are ongoing for projects in British Columbia, Saskatchewan and New Brunswick for a total of \$125 million. All negotiations are progressing as expected.

For more information about the Border Infrastructure Fund visit:  
[www.infrastructure.gc.ca/bif/index\\_e.shtml?menu32](http://www.infrastructure.gc.ca/bif/index_e.shtml?menu32).

### ***Canada Strategic Infrastructure Fund***

In Budget 2003, the government announced a \$2 billion top-up of the existing Canada Strategic Infrastructure Fund (CSIF) announced originally in Budget 2001. Investments will be strategically targeted to help promote sustainable growth and competitive communities by ensuring that investments reflect Government of Canada objectives on climate change, urban development, clean water, trade and innovation. The fund will continue to target large-scale projects in areas such as water quality and access; trade corridors; broadband connectivity;



sustainable urban growth; and northern infrastructure. A maximum of 10 %, or \$200 million, of the Canada Strategic Infrastructure Fund has been set aside for national priority projects. These are projects of national importance that require the Government of Canada to take a leadership role. All projects announced by Infrastructure Canada are in preliminary design, environmental assessment or preliminary construction stages. No construction related results can be reported at this time.

Transport Canada works closely with Infrastructure Canada to identify worthy projects for funding under the CSIF. In 2003-04, \$5 million were spent on twinning Route 2 in New Brunswick. As well, contribution agreements were signed with the Provinces of New Brunswick, Quebec, Ontario, Saskatchewan and the Northwest Territories (\$730.5 million in federal funding). Negotiations are progressing well with provinces and territories to conclude additional agreements for transportation projects (\$575.5 million in federal funding). These projects will contribute to the efficient movement and safety of people while stimulating economic and tourist development.

In order to address congestion and encourage commuters to use urban rapid transit services, other projects were also announced in 2003-04:

- \$25 million for improvements to the Niagara Falls “People Mover System” in Ontario;
- \$352 million for upgrading the Toronto Transit System in Ontario; and
- \$450 million for an urban rapid transit system in Vancouver, British Columbia.

All projects are to improve the access, efficiency and capacity of Canada's transit systems. These improved systems will help reduce travel time, increase reliability, safety and accessibility for commuters and have a positive long-term effect on the environment by reducing greenhouse gas emissions.

For more information about the Canada Strategic Infrastructure Fund visit:  
[www.infrastructure.gc.ca/csif/index\\_e.shtml?menu33](http://www.infrastructure.gc.ca/csif/index_e.shtml?menu33).

### ***Domestic and International Bridges***

Transport Canada provides an ongoing annual subsidy of approximately \$35 million for the operation and maintenance of the Montreal area bridges crossing the Seaway. These bridges are essential to the economy of Montreal and provide a key trade link for Atlantic Canada and Quebec to Ontario, and U.S. markets. In addition, Transport Canada provides an annual subsidy of \$52 million (indexed to the Consumer Price Index) for the operation of the Confederation Bridge, to honour Canada’s constitutional obligation to Prince Edward Island. This contributes to the operation of the Bridge in order to provide continuous and efficient year-round transportation for people and goods between PEI and the mainland.

Transport Canada has been working with bridge authorities to implement enhanced security measures at various international bridges. Transport Canada continues to play a leadership role in discussions with American authorities to improve infrastructure security at key international bridges. In the 2003-04 reporting period, Transport Canada produced a guide of “Best Practices”

for security at international crossings. Contributions are also being made to improve certain bridges through the Border Infrastructure Fund.

For more information about Transport Canada's activities in support of Canada's bridges infrastructure visit: [www.tc.gc.ca/programs/Surface/bridges/menu.htm](http://www.tc.gc.ca/programs/Surface/bridges/menu.htm).

### ***St. Lawrence Seaway Disposal of Surplus Land***

In March 2002, Transport Canada signed an agreement with the Canada Lands Company to divest 177 seaway properties that are no longer required for the operation of the St. Lawrence Seaway. As of March 31, 2004, 104 of these properties have been divested, while the remainder of the seaway's asset inventory has been retained as a viable, efficient, safe and reliable component of Canada's transportation infrastructure.

### ***World Road Association***

In October 2003, a Team Canada Trade Mission, led by Transport Canada, and comprising some 175 Canadians, participated at the XXII World Road Congress in Durban, South Africa. The purpose of Canada's attendance at the Congress, held every four years, is to promote the Canadian road and transportation industry. The World Road Association, an international road transportation organization in existence since 1909, organized the event. The Team Canada Trade Mission gave great visibility to Canada as a nation, increased international contacts for Canadian companies, and gave Canadian road and transport specialists the chance to exchange views on the latest technologies being developed around the world.

For more information about Canada's participation in the World Road Association visit: [www.cnc-piarc-aipcr.ca/En/Piarc\\_Default.htm](http://www.cnc-piarc-aipcr.ca/En/Piarc_Default.htm).

## **Air Transportation**

### ***National Airports Rent Policy Review***

Transport Canada has completed its comprehensive National Airports Rent Policy Review to assess whether rents paid by airport authorities to the federal government were based on sound public policy. As well as examining the amount and equity of rents paid, the review examined the impact of airport rents on the viability of the domestic air sector and how the Canadian transfer framework compared to the experience of other countries. Recommendations arising from the review are being finalized.

### ***Canada Airports Act***

The *Canada Airports Act* was tabled in Parliament in March 2003 as Bill C-27. The draft Act proposed to enhance accountability of airport operators through increased transparency, improved and more modern governance and timely disclosure. Bill C-27 had not reached final reading before Parliament was prorogued in November 2003.

It is anticipated that additional consultations with stakeholders will be undertaken before a decision is taken to re-introduce airport legislation.



### ***Airports Capital Assistance Program***

Transport Canada is committed to helping to make safety improvements at eligible airports through its Airports Capital Assistance Program (ACAP), the objective of which is to ensure that safety-related concerns are addressed and that the airports can operate in a safe manner according to related regulations. Airports may apply for funding for capital projects related to safety, asset protection and operating cost reduction. To be eligible, an airport must receive regularly scheduled passenger service, meet airport certification requirements and not be owned by the Government of Canada.

During 2003-04, Transport Canada transferred a total of \$32.2 million for 63 projects at 47 airports. Three of the projects were funded on an urgent basis to address immediate safety concerns. It has been demonstrated that ACAP projects have an impact on airports in helping to maintain and improve the level of safety, increase the life expectancy of assets and reduce the operating costs. ACAP projects also contribute to sustainable development and to efficient transportation in and out of smaller communities.

Transport Canada completed a combined project-specific and program management audit in December 2003. This audit demonstrated that ACAP is managed adequately and that Canadians are getting the best value possible through ACAP. This audit is available online at [www.tc.gc.ca/corporate-services/audit/2003/1577-03-001/menu.htm](http://www.tc.gc.ca/corporate-services/audit/2003/1577-03-001/menu.htm).

### ***Regional and Small Airports Study***

Transport Canada has completed its study of the financial viability of regional and small airports. The objective of the study was to identify the systemic drivers and key factors that influence financial viability.

Over 93 airports were surveyed across the country. Responses were received by approximately 70 % of those airports. In fulfilling its commitment to share findings with stakeholders prior to finalizing its report, Transport Canada submitted a draft report to the provinces, the Territorial governments and key stakeholders for comment.

It is anticipated that a general distribution of the final report will occur in 2004.

### ***Non-National Airport System Airport Divestiture Program***

Transport Canada is committed to completing the divestiture of 136 regional/local and small airports that are not part of the National Airport System (NAS). By transferring these smaller, regional airports to local interests the airports will operate in a more competitive and commercial manner, will be more responsive to users and communities, and will contribute to a healthy feeder airport system. Under the National Airports Policy, Transport Canada continues to be responsible for all aspects of aviation safety in Canada. Even though Transport Canada is divesting itself of airport operations, it maintains its role as a safety regulator.

In 2003-04, a program evaluation of the Non-NAS Airport Divestiture Program was initiated (to be finalized in 2004). Preliminary findings indicate that:

- The Non-NAS Airport Divestiture Program was successful in divesting the majority of non-NAS airports as planned according to a reasonable schedule given the number of transfers and the range and complexity of issues to be dealt with through the negotiating process (125 out of the original 136 non-NAS airports had been divested as of March 31, 2004).
- Divestiture increased some aspects of airports' ability to function in a more commercial and cost-efficient manner, in particular their ability to make faster decisions and their ability to generate more diverse income.
- Divestiture in most instances increased airports' awareness of local needs, and their contact with community groups. Airport operators indicated they had a greater ability to adjust operations, fees and level of service to local needs, however they are limited by such factors as their dependence on airlines and large capital costs.

## **Marine Transportation**

### ***Ferries***

The Government of Canada's program relating to ferries supports remote communities, provides critical intermodal linkages with other modes of transportation, and honours constitutional commitments to provide ferry services between provinces.

Transport Canada manages two ongoing subsidy programs in relation to ferry services in Atlantic and Pacific Canada. A grant paid to the Province of British Columbia ensures continuous transportation links to the mainland's national surface transportation system from various regions and isolated areas of British Columbia. Contributions for ferry and coastal passenger and freight services in Atlantic Canada ensure safe, reliable ferry services between Wood Island, Prince Edward Island and Caribou, Nova Scotia as well as between Souris, PEI and Cap-aux-Meules, Quebec. Transport Canada owns the associated facilities and vessels required in the delivery of these services. In 2003-04, the Department completed the first phase of a major capital project at Cap-aux-Meules, constructing a new terminal facility and pedestrian waiting station to address safety and security concerns, at a cost of approximately \$1.0 million.

The overall objective of Transport Canada's ferry program is to establish a commercial framework for the provision of marine transportation services, with greater reliance on the private sector to operate ferry services. With this objective in mind, Transport Canada has undertaken a review of its ferry terminal sites and vessels in Atlantic Canada. The results from this review, which will be completed by winter 2004-05, will assist the Department in formulating a strategic plan for the future management of these assets as well as consulting with stakeholders.

In addition, the ferry program is responsible for payments to Marine Atlantic Inc., a federal Crown corporation which delivers Canada's constitutional service between North Sydney, Nova Scotia and Port aux Basques, Newfoundland and Labrador. In 2003, the Department worked closely with Marine Atlantic inc. in securing an additional amount of \$16.5 million to offset an operating deficit created through fuel increases, downturns in traffic and increased capital and regulatory requirements. Transport Canada, with Marine Atlantic Inc., also initiated the development of a strategy to address the corporation's long-term operational, capital and financial requirements. This process is expected to be completed in late 2004-05.

### ***St. Lawrence Seaway***

As owner of the fixed assets of the Canadian Seaway, the Government of Canada is committed to ensuring that the Seaway infrastructure – a vital component of the North American economy – is maintained as a safe, viable, efficient and reliable component of Canada's transportation system. Transport Canada is currently working with the U.S. Department of Transportation, the U.S. Army Corps of Engineers and the Canadian Seaway Corporation on a comprehensive study to assess the ongoing maintenance and capital requirements of sustaining and optimizing the Seaway and the existing marine infrastructure on which it depends. The scope of the study is limited to the evaluation of the existing marine transportation infrastructure. The focus of the study is the optimization of the existing infrastructure based on the system's current configuration. The evaluation of major infrastructure modifications, such as an expansion of the Seaway locks or an increase in channel dimensions, is not part of the study. The study was initiated in May 2003 pursuant to a Memorandum of Cooperation signed between the Minister of Transport and the U.S. Secretary of Transportation. The study is expected to be completed by fall 2006.

### ***Port Divestiture Program***

Under the Port Divestiture Program, which was extended in 2003 to March 31, 2006, Transport Canada is transferring the ownership and operation of regional/local ports across the country to port users and stakeholders. The program is premised on the principle that local communities can operate and maintain the ports more economically than the Government of Canada, and are best placed to make decisions in the local interest. Upon transfer, existing federal port fees are eliminated and new port owners are able to set fees at levels more appropriate to local circumstances. To ensure that isolated communities continue to have access to ports for the transportation of people and goods, Transport Canada continues to own and operate remote ports unless there is an expressed local interest in acquiring those sites.

As at March 31, 2004, Transport Canada had divested 452 of its original 549 ports (82 %), which has alleviated the financial cost of operating and maintaining the ports, ultimately saving Canadian taxpayers approximately \$146 million that would otherwise have been spent on the ports. Although significant progress has been made in divesting regional/local ports, the divestiture rate is below forecast targets. Among the factors affecting progress have been First Nations concerns, jurisdictional impediments and environmental issues. Transport Canada has been addressing these challenges through consultation, negotiation and consensus building, which support the objective of ensuring local involvement in the process.

An evaluation of the Port Divestiture Program, completed in September 2003, found that the program is aligned with federal government and departmental policies and priorities and that there is an ongoing need for the program. Details on the evaluation are available at [www.tc.gc.ca/pol/en/programevaluation/menu.htm](http://www.tc.gc.ca/pol/en/programevaluation/menu.htm).

During 2003-04, the Department contributed \$1.8 million from the Port Divestiture Fund to facilitate divestiture of the ports. An audit of the Port Divestiture Fund Program, covering the period April 1, 2000 to March 31, 2003, found that the program's management control and accountability framework is adequately maintained and recorded. There were also five recommendations made for minor improvements in some areas. The findings and recommendations can be found in the report, which is available at [www.tc.gc.ca/corporate-services/audit/menu.htm](http://www.tc.gc.ca/corporate-services/audit/menu.htm).

At the end of the program, an evaluation will be carried out to determine how well the divested ports are operating.

### ***Canada Port Authorities Compliance Monitoring***

Transport Canada is responsible for ensuring that all Canada Port Authorities (CPA) conduct their affairs in accordance with the provisions of the *Canada Marine Act*, the associated management regulations and their Letters Patent.

Accordingly, Transport Canada developed the CPA Compliance Monitoring Framework and related procedures, to ensure national consistency in legislative monitoring, reporting methodologies and documentary evidence gathering. In order to facilitate these monitoring activities, a national Port Monitoring Database was launched in December 2003 providing Transport Canada with the means to record and report significant information related to the administration of CPAs, thereby ensuring consistency in the monitoring process.

In February 2004, an audit was conducted in order to determine whether an effective system of compliance monitoring and oversight had been instituted by Transport Canada. The auditors concluded that the Department's mandate with respect to CPAs had been clearly defined, and that a satisfactory framework had been established to exercise oversight responsibilities related to CPA's compliance with the *Canada Marine Act* and Regulations and the Authorities' Letters Patent.

### ***CPA Property Issues***

Transport Canada is responsible for approving real property transactions at Canada Port Authorities. This involves ensuring that strategic port development is consistent with the *Canada Marine Act*, and takes into consideration environmental concerns as well as urban planning, to ensure that issues related to city congestion and intermodal connections are addressed. In addition, Transport Canada is responsible for consulting First Nations where an aboriginal right or title exists with respect to property managed by a CPA.



### ***CPA Gross Revenue Charges/Public Port Tariffs***

Transport Canada is responsible for collecting Gross Revenue Charges from Canada Port Authorities, including any associated interest. Once paid, Transport Canada issues a Certificate of Good Standing to CPAs, which forms an integral part of their financing process.

For public ports that Transport Canada continues to operate directly, Transport Canada establishes a national public port tariff system. These funds help to offset costs associated with their ongoing operation, maintenance and long-term capital needs

### **3. Innovation and Skills**

To maintain our world-class transportation system, and ensure that it is sustainable and contributes to social and economic development, Canada must develop innovative approaches, undertake research and development, utilize new knowledge, and ensure the existence of a highly skilled, adaptable workforce to support the sector.

In June 2003, Transport Canada finalized an Innovation and Skills Strategy to guide and inform its preliminary efforts to increase public awareness and interest in transportation-related study, and to encourage research and development and capacity-building in areas of transportation of particular interest to the federal government. Transport Canada is implementing the Innovation and Skills Strategy through a combination of in-house and private sector activities and initiatives. Results of these activities will be discussed in future Departmental Performance Reports.

#### ***Canada's Innovation Strategy***

The Department is also contributing to Canada's Innovation Strategy by supporting initiatives with its sector partners (industry, academia, provinces/territories) and playing a greater champion role within the sector. For example, in December 2003, Transport Canada co-hosted with Human Resources Skills Development Canada a Transport Skills Symposium attended by approximately 190 representatives of industry, sector councils, industry associations, governments and academia. The purpose of the Transport Skills Symposium was to share best practices, and to expand the reach of sector councils. A Compendium of Best Practices, gleaned from participant input at this symposium, is due for imminent release.

#### ***Research Projects***

Transport Canada is committed to understanding the implications of innovation in the transportation sector and to identifying where the government's efforts might best be directed. Accordingly, in 2003-04 Transport Canada initiated or sponsored a total of 11 research projects related to the role of innovation and skills in the Canadian transportation sector. Results from these projects will be shared with external stakeholders over the next year, to help shape a broader understanding of the underlying transportation issues.



### 4.3.2 Ensure High Standards for a Safe and Secure Transportation System

#### Ultimate Outcomes

- Protection of life, health and property.
- High confidence in the safety and security of our transportation system.

Canada already has one of the safest and most secure transportation systems in the world. Nevertheless, Transport Canada works diligently to further improve the system. A safe and secure transportation system contributes to ease of travel throughout the country, thereby contributing to Canada's social and economic prosperity.

The safety and security of Canada's transportation system is a shared responsibility. Transport Canada collaborates with other federal departments whose programs and services may be affected by transportation activities. In December 2003 responsibility for policies related to pleasure craft, protection of navigable waters, marine navigation systems and pollution prevention was transferred to Transport Canada from Department of Fisheries and Oceans ? Canadian Coast Guard. With the transfer of these responsibilities, all marine safety policy development now rests with Transport Canada, allowing the Canadian Coast Guard to focus on operations.

Transport Canada also works with provincial, territorial and municipal governments particularly concerning the maintenance of the highway system and enforcement of road safety, as well as the co-delivery of the Transportation of Dangerous Goods (TDG) program. Furthermore, Transport Canada works closely with transportation sector industries, agencies and associations, all of which have a vested interest in the transportation infrastructure, regulatory regime and safety and security. Additionally, Transport Canada collaborates with its international partners—such as the International Civil Aviation Organization and the International Maritime Organization—to harmonize safety and security standards and to share best practices in safety and security systems.

#### 1. Safety

##### *Multi-modal Safety Statistics*

As occurrence statistics, accidents and fatalities provide indicators of progress towards the safety and security strategic outcome for Transport Canada.

Compared with 2002, the number of accidents in 2003 increased for aviation (8 %), marine (12.8 %) and rail transportation (4.5 %). With the exception of marine, however, the number of accidents in 2003 remained below the previous five-year average. The latest available statistics for road casualty collisions (2002) show an increase of 3.4 % from 2001. Reportable accidents involving the transportation of dangerous goods decreased from 439 in 2002 to 358 in 2003. This decrease is largely attributed to changes in accident reporting regulations.

Although the number of accidents was up for all modes of transportation in 2003 (latest data for road is 2002), the number of transportation-related fatalities for marine and rail remained below those of 2002. Moreover, the number of transportation-related fatalities has remained below the previous five-year average in aviation, rail, marine and the transportation of dangerous goods, as well as slightly below for road (2002 data). The safety record observed in the different transportation modes in 2003 has not affected the long-term trends in accidents reported in previous years.

For more safety statistics visit [www.tc.gc.ca/pol/en/Report/anre2003/4\\_e.htm](http://www.tc.gc.ca/pol/en/Report/anre2003/4_e.htm).

### ***Reduction in Aviation Accidents and Fatalities***

*Flight 2005 - A Civil Aviation Safety Framework for Canada* targeted a 25 % reduction of the 5-year average of accidents and fatal accidents in all sectors by 2005. (Targets vary depending on the sector of aviation.)

Transport Canada continues to progress towards the 25 % reduction target in both indicators (accidents and fatal accidents). During the year 2002, Transport Canada met the targets set for 2005 for both indicators. However, with an increase in the number of accidents during 2003 as noted above, Transport Canada is, at this point in time, off the targets for the number of accidents by 13 % and by 7.5 % for the number of fatal accidents. Year-to-year variations are to be expected. For this reason, longer-term averages over the term of the *Flight 2005* initiative will be used to assess its ultimate effectiveness. No preliminary data for 2004 is currently available.

### ***Reduction in Road Fatalities and Serious Injuries***

The *Road Safety Vision 2010* target of a 30 % decrease in the number of road users killed or seriously injured compared with the 1996 to 2001 baseline period has a nine-year timeframe, from 2002 to 2010. At present, only one year of traffic collision data (2002) is available. The 2002 data show that fatalities had decreased by 1.2 % and serious injuries by 2.8 % over comparable 1996-2001 baseline figures.

### ***Reduction in Railway Crossings Collisions and Trespassing***

Direction 2006 is a program that aims to reduce the total number of highway-railway grade crossing collisions and trespassing by 50 % by 2006. To date, grade crossing collisions and trespassing incidents have been reduced by 70 % and 98 % of their respective targets.

### ***Public Confidence in Air Travel***

High public confidence in air travel provides another indicator of progress towards Transport Canada's safety and security strategic outcome.

At the time *Flight 2005* was finalized in 1999, the level of public confidence in the civil aviation system was best estimated at 77 %, based on the 1998 Starch-Roper Public Opinion Research Report. Accordingly, a target of 90 % public confidence as measured by public opinion research was set as the target for 2005.

However, following the events of September 11<sup>th</sup>, 2001, the concepts of safety and security became inextricably intermingled in the minds of the Canadian public: it was no longer

reasonable to expect survey respondents to be able to estimate their confidence in the safety of air travel while ignoring considerations of security.

For that reason, the concept of flight safety was introduced in public opinion survey research for the first time. Three indicators have been introduced into post-9/11 research on the public's confidence in air travel:

1. Confidence in the *overall safety and security* of air travel;
2. Confidence in *flight safety*, defined in terms of how well the aviation industry is perceived to operate in terms of the quality of its personnel, the maintenance of its aircraft, the reliability of its air traffic control systems, and the provision of ground support; and
3. Confidence in *air travel security*, defined in terms of the procedures that have been put in place at airports and onboard aircraft to prevent people from committing unlawful acts in the context of air travel.

In the August 2002 survey, 98 % of Canadians expressed either moderate or high confidence in flight safety in Canada; 60 % gave a *high* confidence rating. The same question was repeated in March 2004, yielding the same overall confidence rating of 98 % and a *high* confidence rating of 67 %, an increase of 7 % in *high* confidence.

The original target of 90 % public confidence, which was established before flight safety was distinguished from air travel security, and where the quality of confidence desired (moderate or high or both) was not specified, can nevertheless remain useful as a strategic goal. At one level, the target has already been exceeded for overall public confidence in flight safety. At another level, work continues to increase *high* public confidence in flight safety, currently at 67 %.

### ***Safe Arrival of Dangerous Goods Shipments***

The *Transportation of Dangerous Goods 2010* target aims to have all dangerous goods shipments arriving at their destination without incident, especially incidents caused by the dangerous good.

There are more than 30,000,000 shipments involving dangerous goods in Canada annually. In 2003, all but 358 of these shipments arrived without incident. Of the 358 incidents, only two were caused by the dangerous goods themselves. Accidents involving the transportation of dangerous goods decreased from 439 in 2002 to 358 in 2003. This decrease is largely attributed to changes in accident reporting regulations. In 2003, five fatalities and 39 injuries resulted from accidents involving dangerous goods; all deaths and the majority of injuries were caused by the accident or collision rather than contact with the dangerous good. No deaths and only seven injuries resulted from the dangerous goods themselves.

## 2. Security

During 2003-04, Transport Canada worked with private sector stakeholders, the transportation industry and other federal departments and agencies, including the Canadian Air Transport Security Authority, Public Safety and Emergency Preparedness Canada, Canada Border Services Agency, and the Privy Council Office, to ensure a coordinated approach to issues like Free and Secure Trade Cards and the Smart Border Declaration.

As well, Transport Canada, in collaboration with the U.S. Department of Homeland Security, has established the Transportation Security Cooperation Group to coordinate the development of security policies in all modes. Discussions have been held on the subjects of inter-modal cargo security and transportation clearances for drivers of dangerous goods crossing the Canada-U.S. border. The next semi-annual meeting is scheduled for fall 2004.

### *Aviation Security*

Significant progress was made to strengthen the security of the national aviation system and to reinforce the confidence of Canadians in air transportation security. For example:

- Transport Canada, with Canadian Air Transport Security Authority, developed tools to measure and evaluate the performance of advanced explosives detection systems equipment.
- The first phase of the Transport Canada Automated Fingerprint Identification System (TCAFIS), to establish and create the network, was completed and implemented. The second phase, to enhance the capabilities and capacity building, is expected to be completed by 2006-07. TCAFIS is aimed at enhancing the quality, effectiveness and efficiency of airport security by modernizing the manner in which security clearances are processed. The system is designed to expedite processing times for transportation security clearances for restricted area pass holders at Canadian airports.
- The Canadian Aviation Security Regulations were enhanced by the introduction of new requirements for the screening of non-passengers, such as airline personnel (including flight crew), airport employees, refuelers, caterers, etc., and their possessions and vehicles where applicable, when entering an airport restricted area or, under certain circumstances, within a restricted area.
- As part of the cabin security enhancement project, Transport Canada has promulgated the pertinent sections of the Canadian Aviation Regulations concerned with the reinforcement of cockpit doors in an effort to harmonize with the international community. The purpose of these regulations, in combination with new operator procedures for accessing flight deck areas, was to reduce intrusion into the flight deck by unwanted persons. With financial support provided through the Cabin Security Enhancement Contribution Program (CSECP), reinforced doors have been installed on all eligible operational aircraft. The CSECP officially terminated on March 31, 2004. There



were 28 operators with 486 eligible aircraft in the program. More information about the CSECP is available at: [www.tc.gc.ca/CivilAviation/International/csecp.htm](http://www.tc.gc.ca/CivilAviation/International/csecp.htm).

As well, Transport Canada has established the public/private Advisory Group on Aviation Security to facilitate strategic level dialogue with aviation stakeholders in Government and industry. The group will meet on an annual basis and membership will include key representatives from Government and industry.

Transport Canada also continued to provide financial support to the International Civil Aviation Organization (ICAO) Universal Security Audit Program. This program is designed to promote aviation security worldwide by evaluating and assisting its 188 member states in correcting security deficiencies. In addition Transport Canada has provided security inspectors to the Universal Security Audit Program Office to participate in security audits. Lastly, Transport Canada is also vice-chair of the ICAO Universal Security Audit Program working group.

### ***Surface Transportation Security***

Among Transport Canada's activities and performance in support of surface transport security were the following:

- In early 2004, Transport Canada initiated a review of the rail security regime in Canada, which is governed by a Memorandum of Understanding between Transport Canada and the Railway Association of Canada. This work, which is ongoing, was given added urgency by the terrorist attack on a commuter train in Madrid on March 11, 2004. Transport Canada is also exploring how it might contribute to the security of urban mass transit systems, particularly those that are contiguous with commuter rail systems.
- Transport Canada also worked with the Privy Council Office to extend the Smart Border Declaration to a trilateral agreement (with Mexico), including the development of cross border security policies for highways and rail while balancing the needs of improved security and trade.

### ***Emergency Preparedness***

Transport Canada, on its own or in collaboration with other organizations and levels of government, plays a key role to ensure Canada's preparedness in the event of national, regional and local emergencies. For example:

- Transport Canada monitored and provided technical assistance to local officials where appropriate during major events on a number of occasions such as the Ontario Blackout in August 2003, the monitoring of hurricanes Isabel, Kate and Juan, geomagnetic and solar storms, and during the British Columbia forest fires. Transport Canada continued to enhance its capability to respond to incidents as a result of its experience during these events.
- Transport Canada has been a key player in the development of a framework for the National Critical Infrastructure Assurance Program, which is under the leadership of Public Safety and Emergency Preparedness Canada. The program's objective is to



protect Canada's network of physical and computer based infrastructures, which provide essential energy, transportation, communications as well as safety, financial, health and emergency response services. During the past year, Transport Canada consulted provinces/territories, other federal departments and other governments, such as the United States, to promote and foster collaborative efforts toward harmonization in the assurance of transportation critical infrastructure.

- In 2003-04, the development of the Chemical Biological Radiological and Nuclear (CBRN) Response Initiative was focused on securing access to trained industrial emergency response teams in the event of a terrorist incident involving dangerous goods. CBRN specific awareness training sessions for industrial responders were held in each of the five regions across Canada in March 2004. Topics covered included crime-scene awareness, law-enforcement investigation, radioactive and chemical/biological awareness.

For more information about Transport Canada's emergency preparedness activities visit: [www.tc.gc.ca/vigilance/sep/emergency\\_preparedness/menu.htm](http://www.tc.gc.ca/vigilance/sep/emergency_preparedness/menu.htm).

### ***Marine Security***

Canada's marine sector is a critical component of the national transportation system supporting a vital trade gateway and connecting Canada to the world. Transport Canada safeguards the integrity and security of the national marine transportation system and leads the development and coordination of the Government of Canada's marine security policies and regulations. Transport Canada also oversees, monitors and enforces elements of Canada's marine security regime.

Following are some examples of Transport Canada's marine security activities and performance during 2003-04:

- As a result of the International Maritime Organization's (IMO's) amendments to the Safety of Life at Sea (SOLAS) Convention, the International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code was introduced. The ISPS code is a new comprehensive regime that seeks to establish an international framework of co-operation between governments, government agencies and the shipping and port industries in order to detect and take preventive measures against security incidents affecting ships or port facilities used in international trade. As a signatory to the SOLAS Convention, Canada was obligated to ensure the implementation of the Code by July 1, 2004. In Canada this means all affected vessels wishing to enter Canadian waters now require an International Ship Security Certificate, whereas affected vessels are not allowed to enter Canadian waters without appropriate certification.

During 2003, Transport Canada held a number of meetings with marine stakeholders on ISPS Code issues in order to develop the new regulations. This included extensive consultations with representatives of government, the marine sector and labour groups to develop draft regulations in key marine industry sectors covered by the ISPS Code. As of July 1, 2004, Canada fulfilled its commitment, meeting and exceeding the IMO-mandated ISPS requirements, with a successful regulator regime in place and enforcing the new marine requirements. For more information about the ISPS Code and Canada's

implementation of the Code visit:

[www.tc.gc.ca/vigilance/sep/marine\\_security/isps/menu.htm](http://www.tc.gc.ca/vigilance/sep/marine_security/isps/menu.htm)

- Transport Canada is working with stakeholders to establish a clearance program known as the Marine Facilities Restricted Area Access Clearance Program (MFRAACP), which includes mandatory background security checks of port workers who have access to restricted areas or who are in a position of trust. The aim of this new MFRAACP is to ensure the security of persons at ports as well as the prevention of unlawful acts of interference with marine transportation. It also builds on the experience acquired from the Airport Restricted Area Access Clearance Program, which was introduced in the late 1980s.

The MFRAACP was originally scheduled for implementation during the summer of 2003 and was included in the draft Marine Transportation Security Regulations released in November 2003 for public consultations. Stakeholders, principally representatives of marine labour groups and ports, indicated their concern regarding the implementation process of this program, its associated costs and the timeframe involved. As a result, Transport Canada withdrew the MFRAACP from the proposed Marine Transportation Security Regulations that were pre-published in Part I of the *Canada Gazette* on April 3, 2004. This was intended to allow more time to build consensus with stakeholders on the issues surrounding this initiative, and to ensure operational practicality. Further stakeholder consultations are planned for the fall of 2004 and Transport Canada intends to enact this program under the new regulations early in 2005.

- Transport Canada's Marine Security Oversight and Enforcement Program includes the development of standards, inspection and compliance, awareness education and support activities. The program is critical to reducing the vulnerability of Canada's ports and ships on international voyages to terrorist attack and for enhancing the security of Canadian citizens and our trade and economic well-being. In 2003-04 Transport Canada initiated the review of vulnerability assessments and plans for both Canadian flagged vessels and marine facilities, which resulted in the issuance of security certificates to 202 flagged vessels and 412 marine facilities.
- As a result of discussions that commenced in February 2004 with the United States Coast Guard, a memorandum of understanding has been developed between both countries, creating a pathway on which Canada and the United States can cooperate together to enhance marine security.
- Transport Canada made significant progress in enhancing coordination and collaboration among federal departments and agencies participating in marine security programs. The Interdepartmental Marine Security Working Group, chaired by Transport Canada and comprising 16 federal departments, was established to identify and coordinate the Government of Canada's actions in support of enhancing marine security. During 2003-04, the working group continued to identify aspects of Canada's marine transportation system that require review, focusing on the assessment of security risks and mitigation measures for the marine system, as well as monitoring security

requirements related to the International Maritime Organization protocols. Transport Canada, as Chair of the working group, continued to oversee and allocate funds under the Marine Security Coordination Fund, which is a program that has been established to allocate funds to federal departments/agencies for one-time and limited period marine security projects. In 2003-04 a total of four projects have been approved for funding under this program, including the initial phase of the Maritime Information Management and Data Exchange project. Led by the Department of National Defence, this project will enable all government departments dealing with marine security issues to effectively share information and plan coordinated responses to potential threats to marine security.

### ***Program Integrity***

The Safety and Security program of activities contributes to the quality of life of Canadians by enhancing the protection of people and property. A critical component of providing this protection involves preserving and emphasizing the integrity of the program. This emphasis connotes a more comprehensive perspective than program funding and resource allocation. It encompasses government priorities and program objectives, a systems approach to safety management and risk management strategies, and the strategic investments required to help reduce risk and enhance safety and security. Some examples of the Department's response to this aspect of program management and delivery throughout the transportation modes follow:

- The National Transportation of Dangerous Goods Program is delivered across Canada in partnership with provinces and territories under terms defined in Memoranda of Agreement between the federal Minister of Transport and provincial/territorial ministers. In 2003-04, such an agreement was concluded with the recently created Territory of Nunavut. Transport Canada also held training sessions throughout the country on the Transportation of Dangerous Goods Regulations offered to federal, provincial and territorial inspectors.
- Transport Canada has continued to advance the regulatory and safety agenda for small commercial vessels through the Marine Safety Small Vessel Monitoring and Inspection Program. In 2003-04 for example, Transport Canada implemented a system for recording and tracking both small commercial vessels and inspections that have been performed. The information provided by the system will allow a level of risk to be assigned to vessels.
- The Department continues to advance the regulatory and safety agenda for small fishing vessels. In 2003-04 Transport Canada continued to review all regulations pertaining to small fishing vessels as part of the regulatory reform review process; worked with of the Canadian Marine Advisory Council Standing Committee on Fishing Vessel Safety and other stakeholders to address fishing vessel regulatory issues and operator certification and training; revised and distributed the *Small Fishing Vessel Safety Manual* to all commercial vessel licence holders; and distributed to all commercial vessel licence holders a joint Transport Canada and Department of Fisheries and Oceans booklet entitled, *Alerting, Detection and Response* which addresses search and rescue incidents at sea.



- Under its Port State Control Program, Transport Canada inspected 1,276 vessels in 2003, covering approximately 30 % of the vessels calling at Canadian ports. The program protects Canadian lives, property and the marine environment from substandard shipping by inspecting foreign vessels to ensure compliance with major international maritime conventions. Improved targeting and special inspection programs for bulk carriers and tankers have contributed to an improvement in the safety of foreign ships entering Canadian ports. The percentage of ships with deficiencies has decreased from 45 % in 2002 to 38 % in 2003, although 11 % of those vessels were detained in 2003, compared to 9 % in 2002. For more information about the Port State Control program visit: [www.tc.gc.ca/MarineSafety/TP/TP13595/2002/menu.htm](http://www.tc.gc.ca/MarineSafety/TP/TP13595/2002/menu.htm).
- Transport Canada is committed to the implementation of Safety Management Systems (SMS) in all modes.

*Aviation:* The first aviation-related SMS regulations are forecast to come into effect in December 2004. As well, since 2001, Transport Canada has undertaken a major education initiative on aviation SMS concepts and principles. To date, approximately 1651 persons (951 external and 682 internal) have been briefed on SMS. For more information on aviation SMS, visit [www.tc.gc.ca/CivilAviation/SMS/menu.htm](http://www.tc.gc.ca/CivilAviation/SMS/menu.htm)

*Marine:* Transport Canada plays a significant role in the promotion and enhancement of a safety culture within the marine transportation sector. Safety Management Systems have been in place in sectors of marine transportation since 1998 when they were implemented on a worldwide basis for tankers, bulk carriers and passenger ships in international trade. To date, twenty-one companies and sixty-two Canadian vessels have obtained the required statutory certification, which is issued by authorized third-party organizations (also known as classification societies) on behalf of Transport Canada. Transport Canada directly monitors the performance of these third-parties and ten monitoring visits were carried out in 2003, in addition to reviewing a sample of the audit reports. Some areas for improvement were identified and changes were initiated to bring communication directly to the regional level. Opportunities for increasing the scope are now being investigated to further boost the safety culture. For more information on marine SMS, visit [www.tc.gc.ca/marinesafety/NPD/Quality-Manual/menu.htm](http://www.tc.gc.ca/marinesafety/NPD/Quality-Manual/menu.htm).

*Rail:* The Railway Safety Management System is a formal framework for integrating safety into day-to-day railway operations. In 2003-04, the Rail Safety Program developed the SMS Audit Program Policy and Procedures Manual and established an ongoing industry education and awareness program, assessing company safety management system documentation (pre-audit), and evaluating the implementation and effectiveness of documented processes and procedures (verification audit). The Rail Safety compliance program is evolving regarding the integration of the Railway Safety Management System compliance program with the functional discipline compliance programs—Equipment, Operations and Engineering. For more information on rail SMS, visit [www.tc.gc.ca/railway/SMS\\_Regulations.htm](http://www.tc.gc.ca/railway/SMS_Regulations.htm).

- A critical component of maintaining program integrity involves information management and technology capacity. Transport Canada is committed to improving its decision-making and resource allocation capability through the creation of a data warehousing system to provide a one-stop repository of key safety-related information from various key operational data systems. Work is progressing toward this goal: the functionality of the federal/provincial Rail query system has been improved; the marine occurrence information system has been released; development of information management standards and a business data model for civil aviation has advanced; and information exchanges with key client entities such as the Railway Association of Canada and the provincial transportation authorities continue.

### ***Modernizing and Harmonizing Regulatory Frameworks and Instruments***

Transport Canada recognizes that to protect the public interest through enhanced safety and security there needs to be a sound regulatory system supporting the transportation system. Regulatory reform such as the modernization and harmonization of regulatory frameworks are important elements of the Department's mandate. Accordingly, the following examples demonstrate the Department's efforts in this regard:

- During 2003-04, Transport Canada continued work on phase one of the Marine Safety Regulatory Reform Project, which entails the reform of over 100 existing regulations into 30. During this phase, Transport Canada was initially responsible for reviewing and consolidating approximately 50 regulations into 15, with the remaining 15 the responsibility of Fisheries and Oceans. However, with the transfer of departmental responsibilities on December 12, 2003, Transport Canada is now responsible for all of the regulations included in phase one. Phase two of the project, which will modernize the remaining regulations that are currently consistent with the new Act, will begin following completion of phase one activities.
- Research and consultations to develop amendments to the *Motor Vehicle Safety Act* to enhance industry competitiveness, improve public safety and increase government efficiency were undertaken in 2003-04. The development process will continue through 2004-05.
- Transport Canada led the development of three global technical regulations under the United Nations' World Forum for Harmonization of Vehicle Regulations, the most of any country, and actively participated in the development of two others. The goal of this effort is to promote, negotiate and develop global technical regulations that are consistent with Canada's needs, in light of the coming into force of the United Nations Global Agreement on Technical Regulations for Wheeled Vehicles.
- Motor carriers operating beyond the boundaries of a province are regulated under the *Motor Vehicle Transport Act, 1987*, which authorizes provinces to regulate extra-provincial motor carriers on behalf of the federal government. Through changes to the Act approved in June 2001, Transport Canada will enhance carrier safety harmonization and compatibility across Canada by creating a national framework for motor carrier safety regulation focused on the consensus-based National Safety Code,



Standard 14. The Act will require the provincial/territorial governments to apply a national safety regulatory regime to extra-provincial motor carriers based in their jurisdiction. Pre-publication of the Safety Ratings regulations in the Part I of the *Canada Gazette* in May 2003, will facilitate resolution of outstanding inconsistencies paving the way for proclamation of the Act.

- Development of amendments to the *Aeronautics Act* to address, among other things, fatigue management, liability insurance, aviation companies management systems, analysis and reporting of safety data, and new compliance and enforcement tools, continued throughout 2003-04. The goal is to introduce the amendment bill in 2004-05.
- The Transportation of Dangerous Goods Regulations were amended on July 24, 2003 to recognize the concept of consumer commodities for domestic transport by road vehicle, railway vehicle, or by ship on a domestic voyage, in order to facilitate domestic transport and the movement of these goods to the United States. The Regulations were further amended on December 17, 2003 to reflect the 2003-04 Edition of the International Civil Aviation Organization *Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air* (ICAO Technical Instructions) published by the International Civil Aviation Organization.
- Harmonizing safety standards with those in the national and international community not only enhances our ability to improve safety and security but also responds to efficiency requirements in a global economy. Transport Canada actively participates on the United Nations Sub-committee of Experts on the Transport of Dangerous Goods to further Canadian interests and practices, including standards for dangerous goods transport containers. Canada led the work on infectious substances and is active on limited quantities, a complex intermodal subject. Transport Canada's requirements for infectious substances have been adopted in the 13<sup>th</sup> Edition of the *Recommendations on the Transport of Dangerous Goods, Modal Regulations* published by the United Nations and the 2003-04 Edition of the International Civil Aviation Organization *Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air* (ICAO Technical Instructions) published by the International Civil Aviation Organization. This effort has raised Canada's profile considerably in the international milieu.
- The Globally Harmonized System (GHS) addresses classification of chemicals according to their hazards. This information is communicated through labels and safety data sheets. Transport Canada has been active in the development of the GHS since 1998 and has been participating in the Canadian initiative to implement the GHS in Canada.
- The Federal/Provincial Working Group on Railway Safety Regulations acts as a regular forum whereby members of the governments represented by the Council of Deputy Ministers of Transport can discuss areas of mutual interest in relation to railway safety regulation. The objective is to analyze the rail safety regulatory regimes in all jurisdictions and identify best practices, gaps and additional opportunities for harmonization. The Federal-Provincial Working Group on Railway Safety Regulation was set up and continues to carry out work in this area. It also acts as a forum for

consultations with provincial governments and helps ensure that provincial concerns are taken into account.

### 3. Consulting and Engaging the Public and Stakeholders

A fundamental aspect of regulatory reform is consultation with the people and organizations that are directly affected by regulation, as well as with other governments, parliamentarians, the general public, and international stakeholders. Transport Canada recognizes the importance of sound and effective consultation mechanisms, models and initiatives that engage these various participants in appropriate roles within the overall process. Some of the examples of our progress in this area are as follows:

- Through *Road Safety Vision 2010*, Canada's national road safety plan, the Department has provided materials like brochures, pamphlets, progress reports and made presentations to both new and existing partners (Canadian Council of Motor Transport Administrators, Transportation Association of Canada, Institute of Transportation Engineers, Canadian Association of Road Safety Professionals, Canadian Association of Chiefs of Police, Royal Canadian Mounted Police, the Ontario Provincial Police and Health Canada).
- Preliminary consultations related to the review of the *Transportation of Dangerous Goods Act, 1992*, were launched toward the end of March 2004. The review is expected to result in amendments in 2005 and new regulations are to be completed by 2010. More information on the review of the *Transportation of Dangerous Goods Act, 1992* can be found at [www.tc.gc.ca/tdg/consult/actreview/menu.htm](http://www.tc.gc.ca/tdg/consult/actreview/menu.htm).
- *Direction 2006* is a national partnership initiative with other levels of government, railways, railway unions, police and other safety organizations. This education and awareness initiative aims to reduce the number of highway-railway grade crossing collisions and trespassing incidents on railway property by 50 % by 2006, and towards that end is making good progress. To date, grade crossing collisions and trespassing incidents have been reduced by 70 % and 98 % of their respective targets, in spite of dramatic increases in road use and urban development around railway lines. For more information visit: [www.tc.gc.ca/railway/Dir2006\\_e.htm](http://www.tc.gc.ca/railway/Dir2006_e.htm).
- The Transportation Appeal Tribunal of Canada (TATC) became operational in June 2003 and provides a recourse mechanism to the rail sectors that have been given notice of an administrative or enforcement action taken by the Minister of Transport, railway safety inspectors. The TATC holds review and appeal hearings at the request of persons affected by these administrative decisions. For more information visit: [www.tc.gc.ca/tcss/tatc/menu\\_e.htm](http://www.tc.gc.ca/tcss/tatc/menu_e.htm).
- On December 11, 2003, the Canadian Aviation Regulation Advisory Council (CARAC) celebrated its tenth anniversary. CARAC has been considered a model for consultation to others in government and internationally, and represents a true example of effective partnership with industry. The membership includes over 700 stakeholders, with

representatives not only from major organizations but smaller operators as well, in addition to individuals who have an interest in aviation safety. Over the course of a year, approximately 300 amendments are reviewed by industry and their input has resulted in sound regulatory initiatives that contribute to improving aviation safety. For more information visit: [www.tc.gc.ca/civilaviation/regserv/affairs/carac/menu.htm](http://www.tc.gc.ca/civilaviation/regserv/affairs/carac/menu.htm).

- Regulatory reform is one of Transport Canada's key marine safety initiatives and the work on this priority is ongoing. During 2003-04, work continued on phase one of the Regulatory Reform Project, which entails the reform of over 100 existing regulations into 30. Extensive consultations were held at the 2003-04 regional and national Canadian Marine Advisory Council meetings. This consultative process will continue during 2004-05. As well, subject specific outreach sessions with stakeholders were held during the year. The review of certain standards and documents required under the *Canada Shipping Act, 2001* and the development of detailed drafting instructions for certain regulations began. This work will continue in 2004-05, as well as the drafting of the new and amending regulations themselves.

#### 4. Innovation

##### *Science and Technology / Research and Development*

Transport Canada maintains the Transportation Development Centre (TDC), the Government of Canada's centre of excellence for multi-modal transportation research and development aimed at improving the efficiency, environmental performance, safety, and security of the Canadian transportation system. The results of TDC research projects are posted on the Internet at: [www.tc.gc.ca/tdc/menu.htm](http://www.tc.gc.ca/tdc/menu.htm). Approximately 75 technical reports were released in 2003-04.

Several examples of projects and results from Transport Canada's research and development program are provided below:

- **Advanced Safety & Security Technologies:** Transport Canada is an international leader in winter operations research, focusing on critical safety issues like ground icing of aircraft, airborne icing, runway operations, runway contamination, and de-icing. Each year, in conjunction with the U.S. Federal Aviation Administration, Transport Canada reviews new de-icing and anti-icing fluids and produces the guidelines used across the aviation industry to determine how long the fluids protect aircraft surfaces from a build-up of snow or ice under various weather conditions.
- **Human Performance:** Fatigue is a major contributor to operator error. A prototype fatigue management program for commercial drivers has been developed to train drivers, dispatchers and company managers about ways to avoid fatigue and to get the best possible rest, at home or on the road. The program incorporates fatigue/wellness education, evaluations such as screening for sleep disorders, and scheduling guidelines and policies to help drivers and fleet operators manage levels of fatigue. The program will next undergo field trials under a joint research agreement signed in 2003 between Transport Canada and Canadian provincial and U.S. authorities.



- **Environment, Energy & Sustainable Development:** The marine emissions program is examining ways to reduce engine emissions with minimal fuel penalty. Researchers have developed a continuous water injection system that offers significant reductions of nitrogen oxide emissions with no fuel penalty. Trials aboard *M.V. Cabot*, owned by Montreal-based Oceanex, were successfully completed in 2003-04. The results will form the basis of further development work.
- **Congestion Management:** Introducing intelligent transportation systems technology in traffic management systems can reduce congestion by responding quickly to problems and directing drivers to alternative routes. A project completed in 2003-04 examined the feasibility of using next generation wireless digital Personal Communication System (PCS) data services to provide the communications link for area-wide traffic signal control systems. This would significantly reduce costs and allow expansion of the system of centrally controlled traffic signalling. The research found that PCS data networks are well suited to this purpose and could provide communications for many other intelligent transportation system subsystems.
- **Seamless Inter-modal Transportation Technologies:** At the request of the St. Lawrence Seaway Management Corporation and industry partners, a research project is determining the maximum ship draft in the St. Lawrence Seaway. An analysis of the behaviour of vessels in the seaway and a risk-assessment study of the non-controllable elements of the seaway produced a mathematical model capable of determining the optimum transit draft. In 2003-04, work was underway to incorporate the model into a fully integrated seaway information and traffic management system that will maximize the efficiency of one of Canada's major transportation routes.
- **Accessibility:** For passengers with mobility impairments, especially those using a wheelchair, boarding an aircraft can involve many inconvenient transfers. Smaller aircraft such as regional jets pose particular problems. A project completed in 2003-04 studied the boarding equipment and practices used on smaller regional aircraft at Canada's airports, and performed tests on the most common aircraft types. The study found that while all airports surveyed had equipment to aid in boarding passengers with disabilities, nearly half of the airports has no compatible combination of boarding devices for certain aircraft that they served.

### 4.3.3 Protect the Physical Environment

#### Ultimate Outcomes

- Environmentally sustainable transportation system for Canadians.
- Reduction of greenhouse gas emissions and pollution from the transportation sector.
- Prevention and mitigation of environmental damage from transportation activities.

## ***Protection of the Environment***

Transportation is fundamental to Canada's economic prosperity and Canadians' quality of life. To maintain and enhance our competitiveness, we must ensure our transportation system is efficient and able to adapt to new challenges as they arise. To enhance our quality of life, we also need to ensure that our system is safe, secure and environmentally responsible while enhancing accessibility. Transportation activities contribute in various degrees to a number of environmental problems, including climate change caused by human-induced greenhouse gas emissions, urban smog, decreased water quality and inefficient land use.

To preserve and strengthen Canada's transportation system and advance Canadians' quality of life, transportation policy must provide a framework that addresses the three elements of sustainable transportation – social, economic and environmental. It must also give carriers and infrastructure providers the opportunity to adapt, innovate, compete and serve shippers and travellers, in a way that takes into account each of these elements. The fundamental policy challenge is to find the right balance among these three elements.

Achieving sustainable transportation is a responsibility that is shared by different orders of government within Canada, and by the public and private sectors. Transport Canada works with various governmental organizations, other levels of government, industry and other domestic and international stakeholders and the general public to implement its initiatives. There are many factors outside Transport Canada's direct influence that affect both the sustainability of the transportation system and greenhouse gas emission levels from the transportation sector. For example, the number of cars and commercial vehicles on the road is increasing and transportation continues to be the largest single source of greenhouse gas emissions. Without further action, transport sector greenhouse gas emission levels are expected to rise 32 % above 1990 baseline levels by 2010, and 53 % by 2020. Despite these challenges, progress has been made towards realizing the Department's long-term environmental goals.

Transport Canada's *2003-04 Report on Plans and Priorities* outlined key priority areas for the Department to focus its efforts on protecting the physical environment. This section of the Departmental Performance Report provides highlights of Transport Canada's environment and sustainable development progress towards: meeting commitments remaining from the 2001 to 2003 SDS; developing the 2004 to 2006 Sustainable Development Strategy (SDS); implementing climate change initiatives; and, conducting analytical work in support of sustainable transportation.

For further information on transportation and the environment, see Chapter 5 in our Annual Report, *Transportation in Canada 2003* or visit the Web site at:  
[www.tc.gc.ca/pol/en/Report/anre2003/5\\_e.htm](http://www.tc.gc.ca/pol/en/Report/anre2003/5_e.htm).

## **Highlights of Progress Towards Protecting the Physical Environment**

### ***1. Meet the commitments remaining from the 2001-2003 Sustainable Development Strategy***

Transport Canada's sustainable development strategies have guided the Department's sustainable development initiatives, since the first strategy was tabled in Parliament in 1997.



The 2003-04 fiscal year presented a unique and exciting challenge as the Department placed priority on meeting the remaining commitments within its *Sustainable Development Strategy 2001-2003*, as specified in the 2003-04 Report on Plans and Priorities, while concurrently developing its *Sustainable Development Strategy 2004-2006*.

During 2003-04, Transport Canada made notable progress towards achieving the remaining commitments within the *Sustainable Development Strategy 2001-2003*, examples of which are highlighted below.

- The Urban Transportation Showcase Program is a \$40 million initiative to demonstrate and evaluate the impacts of integrated strategies to reduce greenhouse gas emissions from urban transportation. In 2003, the program announced the selection of eight proposals for implementation. Throughout 2003, the program's Information Network sponsored learning events and recognized achievements that focused on air quality, land use, smart growth, congestion pricing and climate change. Information from the showcases and on sustainable urban transportation has been disseminated via Internet communications, the development of case studies and sponsorship of awards to encourage the replication of successful strategies. For further information on the program's showcases and information network, please visit [www.tc.gc.ca/programs/environment/utsp/menu.htm](http://www.tc.gc.ca/programs/environment/utsp/menu.htm).
- Effective February 1, 2004, municipalities across Canada received full relief from the goods and services tax and the federal portion of the harmonized sales tax paid in providing municipal services and community infrastructure. The increased rebate will provide municipalities with an estimated \$7 billion in additional revenue over the next ten years. In addition, the federal government provides direct assistance to municipal transportation infrastructure through two programs: the Canadian Strategic Infrastructure Fund (CSIF) for large projects and the Municipal Rural Infrastructure Fund for smaller projects. Transport Canada supported the development of a framework for policy leveraging, which sets out how transit project submissions to these funds must include an analysis of potential climate change impacts and complementary transit demand management strategies. This framework will guide the evaluations of the business cases presented by project proponents for funding under the CSIF from Budget 2003.
- The Moving On Sustainable Transportation program is a key departmental initiative for enhancing awareness of sustainable transportation. In 2003, Transport Canada announced funding for 11 projects under the sixth round of the program. Thirty-nine projects with contributions totalling approximately \$1.2 million have been funded in the second phase of the program. To learn more about the program, or to view project accomplishments, please visit [www.tc.gc.ca/programs/environment/most/menu.htm](http://www.tc.gc.ca/programs/environment/most/menu.htm).
- Over the past fiscal year, the Department's Transportation Development Centre continued to undertake research and development (R&D) relevant to the goal of promoting a sustainable transportation system that is accessible, cost-effective and environmentally friendly. Transport Canada's R&D expenditures related to energy and environmental projects includes funding from both the Program of Energy Research and Development and Transport Canada's Research and Development Management Board

(RDMB). In 2003-04, the RDMB expenditures related to energy and environment were \$233,520, which represented 6 % of the total RDMB expenditures. Information about Transport Canada's R&D projects and results can be found at:  
[www.tc.gc.ca/tdc/menu.htm](http://www.tc.gc.ca/tdc/menu.htm).

- Transport Canada's *Commuter Options: The Complete Guide for Canadian Employers* offers Canadian employers a practical and comprehensive tool for improving commuter options for their employees. This guide covers the full range of ways that commuting can be made easier, healthier and less expensive by improving the alternatives to driving alone. As of the 2003-04 fiscal year, over 150 copies of this toolkit have been distributed in Canada and internationally to all levels of government and the private sector. In addition, Commuter Options workshops have been delivered in each of Transport Canada's regions and to other federal departments. Look for more information at [www.tc.gc.ca/programs/Environment/Commuter/menu.htm](http://www.tc.gc.ca/programs/Environment/Commuter/menu.htm)
- During 2003-04, Transport Canada continued to work with the International Civil Aviation Organization (ICAO) to develop new aircraft emissions standards and operational practices, and address greenhouse gas emissions for aviation. In February 2004, the Committee on Aviation Environmental Protection recommended new standards for oxides of nitrogen, which are 12 % more stringent than the current levels. ICAO is expected to accept this recommendation at its fall 2004 Assembly.
- During 2003-04, Transport Canada's Victoria and Esquimalt Harbours Environmental Program project team conducted work in support of storm water management plans related to the redevelopment of a shipyard industrial area and the remediation of Rock Bay. These two initial plans will form the basis for pilot initiatives for the harbour. As part of these efforts, a list of guiding principles has been developed to assist proponents in developing appropriate management actions and infrastructure to reduce water pollution in the harbours and protect the environmental condition of departmental property. The Department currently requires licences for all new, modified or re-installed outfalls.
- Since 2001, Transport Canada has worked with stakeholders in developing the Draft Green Space Master Plan to ensure the compatibility of potential airport development and environmental protection of the federally owned 18,600 acre Pickering Lands Site. The Plan, which was approved in November 2003, will provide an opportunity to mitigate the potential impacts of a possible future airport within the Duffins Creek and Rouge River Watersheds, and provide a transition between adjacent urban uses and an airport.
- Transport Canada is committed to managing its contaminated sites in a responsible manner. On July 1, 2003, Transport Canada submitted a five-year departmental Contaminated Sites Management Plan to Treasury Board as required in the newly enacted Federal Contaminated Sites Management Policy. The plan provides for a common framework for prioritizing and selecting sites for further action and, assisting in identifying funding requirements for the remediation/risk management of contaminated sites. During 2003-04, Transport Canada spent \$13.1 million on assessments and

remediation/risk management of contaminated sites. Eighty-nine % of Transport Canada's contaminated sites have undergone remediation or risk management, contributing towards the Department's strategic objective to protect the physical environment.

- For information on Transport Canada's Environmental Management System, please visit: [www.tc.gc.ca/programs/Environment/EMS/menu.htm](http://www.tc.gc.ca/programs/Environment/EMS/menu.htm).
- Under the environmental provisions of the Ground Lease Agreements between Transport Canada and the Airport Authorities, the Department monitors 23 of the 26 National Airport System (NAS) sites on an ongoing basis. The remaining three NAS airports are owned and operated by the territorial governments and are not monitored by the federal government. During 2003, 22 NAS airports were evaluated using Transport Canada's Environmental Property Protocol (2000). At that time, no major environmental deficiencies were identified.
- As part of Transport Canada's contribution to the five-year review of the *Canadian Environmental Assessment Act*, the Department has been working closely with the Canadian Environmental Assessment Agency to close gaps in the Act's application to Canada Port Authorities and Airport Authorities. Amendments to the Act came into effect October, 2003, and some of the gaps in the existing Canada Port Authorities Environmental Assessment Regulations have been addressed. However, further changes remain to be made to the Regulations and the development of new Airport Authority Regulations has been delayed. Training for Canada Port Authorities on proposed amendments to the Act was undertaken in April 2003.
- Strategic Environmental Assessment (SEA) is a systematic process of evaluating the environmental effects of a proposed policy, plan, program, or other strategic-level initiative. As of March 31, 2004, seven SEA training sessions have been held and 130 Transport Canada policy and program officers have received SEA training. This has resulted in an improved awareness of the SEA requirements and an improved ability by departmental staff to conduct SEAs. In partnership with several other federal departments, Transport Canada sponsored the efforts of the Centre for Sustainable Transportation to identify an initial set of indicators that can be used to assess progress on sustainable transportation in Canada.
- In the 2003-04 fiscal year, the Department worked with the Transportation Association of Canada to support its efforts to develop a consistent and reliable database of urban transportation indicators for Canadian municipalities. Work in this area is intended to enhance our capacity to measure national progress towards more sustainable transportation. Transport Canada recognizes that further effort is required on sustainable transportation indicators, including urban indicators, and within the *Sustainable Development Strategy 2004-2006*, has committed to building on previous initiatives.



To obtain supplemental information on Transport Canada's progress towards meeting its sustainable development commitments, please visit our SDS progress reports, available at [www.tc.gc.ca/programs/Environment/SD/menu.htm](http://www.tc.gc.ca/programs/Environment/SD/menu.htm)

Further information on Transport Canada's 2001-2003 SDS is available at: [www.tc.gc.ca/programs/environment/sd/sds0103.htm](http://www.tc.gc.ca/programs/environment/sd/sds0103.htm)

For more information on environmental protection, please visit [www.tc.gc.ca/programs/Environment/EnvironmentalProtection/menu.htm](http://www.tc.gc.ca/programs/Environment/EnvironmentalProtection/menu.htm).

## **2. *Develop and implement the Sustainable Development Strategy 2004-2006***

In 2003, Transport Canada developed its third *Sustainable Development Strategy 2004-2006*. The strategy outlines the Department's vision of sustainable development and its action plan for promoting a more sustainable transportation system in Canada. Tabled in Parliament in February 2004, the strategy builds on the accomplishments and lessons learned from the first two strategies, and brings more precision to the concept of sustainability. It defines seven challenges, and 32 specific commitments for the next three years to integrate sustainable development into Transport Canada's activities and support the Department's strategic objective of protecting the physical environment.

An internal independent review carried out on the management framework of Transport Canada's *Sustainable Development Strategy 2001-2003* recommended that the Department develop clear and achievable commitments; better link commitments, targets and performance measures; and include performance measures that are more outcome-oriented and meaningful. Both the findings of this review and the Commissioner of the Environment and Sustainable Development's expectations for the third round of federal sustainable development strategies were fully considered during the development of Transport Canada's new strategy. The third strategy strives to build upon the second by adding to the environmental measures, and including new social and economic initiatives.

To develop this strategy, Transport Canada drew on the expertise of a national advisory group and other federal departments; consulted the provinces, territories and municipalities; and received input from Canadians from coast to coast. In total, some 200 stakeholders participated. The strategy represents Transport Canada's plan for making better decisions in partnership with stakeholders in the transportation sector and provides an opportunity for the Department to demonstrate continued leadership in promoting sustainable transportation. It addresses key federal priorities such as climate change, clean air, clean water, contaminated sites and research and development. Many of the strategic commitments will address these priorities within an urban context.

The seven strategic challenges in the 2004-2006 strategy are as follows:

1. Encourage Canadians to make more sustainable transportation choices
2. Enhance innovation and skills development
3. Increase system efficiency and optimize modal choices

4. Enhance efficiency of vehicles, fuels and fuelling infrastructure
5. Improve performance of carriers and operators
6. Improve decision-making by governments and the transportation sector
7. Improve management of Transport Canada operations and lands

The Management Review for Transport Canada's 2001-2003 Sustainable Development Strategy is available at [www.tc.gc.ca/programs/environment/sd/review03/menu.htm](http://www.tc.gc.ca/programs/environment/sd/review03/menu.htm).

The Commissioner of the Environment and Sustainable Development's expectations for the third round of Sustainable Development Strategies are outlined in Sustainable Development Strategies — Making a Difference, which is available at: [www.oag-bvg.gc.ca/domino/cesd\\_cedd.nsf/html/03sds.html](http://www.oag-bvg.gc.ca/domino/cesd_cedd.nsf/html/03sds.html).

For a complete list of Transport Canada's 2004-2006 Sustainable Development Strategy commitments and progress indicators, see Part Five of the Strategy, available at: [www.tc.gc.ca/programs/Environment/SD/sds0406/challenges.htm](http://www.tc.gc.ca/programs/Environment/SD/sds0406/challenges.htm).

### 3. **Implement Climate Change Initiatives**

The Government of Canada will work to respect its commitments to the Kyoto Protocol on climate change in a way that produces long-term and enduring results while maintaining a strong and growing economy. It will do so by developing an equitable national plan, in partnership with provincial and territorial governments and other stakeholders.

Transport Canada is continuing work to implement the transportation component of the *Climate Change Plan for Canada*. This plan outlines actions already underway pursuant to the *Action Plan 2002 on Climate Change*, as well as new actions, which address vehicle fuel efficiency, bio-fuels such as ethanol and bio-diesel, fuel cell vehicles, urban transportation, and more efficient goods transportation. Transport Canada is leading the urban transportation and freight transportation measures already underway, and is working jointly with Natural Resources Canada (NRCan), and other departments on efforts to improve motor vehicle fuel economy.

Transport Canada is undertaking the following climate change initiatives to address issues related to the transportation sector:

#### i) **Fuel Efficiency**

The *Climate Change Plan for Canada* has set a target of attaining a 25 % improvement in new vehicle fuel efficiency by 2010. NRCan leads on this initiative with Transport Canada playing a supporting role, by providing technical information and participating in negotiations with the automobile industry.

In addition, Transport Canada's Advanced Technology Vehicle Program tests, demonstrates and evaluates existing fuel-efficient vehicle technology. The 2003-04 Transport Canada fleet currently includes more than 90 vehicles, which use technology such as hybrid power trains, batteries, low carbon fuels, advanced



gasoline and diesel engines. To date, more than 6 million Canadians have been made aware of the program, raising awareness of advanced technology vehicles and the role these vehicles can play in a sustainable future.

The Department has also been leading an interdepartmental working group tasked with evaluating a range of potential incentives and disincentives for producers and consumers of more environmentally friendly vehicles.

**ii) Education and Awareness: One Tonne Challenge**

Transport Canada signed a Memorandum of Understanding with Environment Canada and NRCan to support a nation-wide climate change campaign entitled the "One Tonne Challenge". The One-Tonne Challenge initiative calls on all Canadians to reduce their personal greenhouse gas emissions by one tonne or 20 %. The program was launched on March 26, 2004.

**iii) Impacts and Adaptation**

Transport Canada assisted in the preparation of the Transportation Chapter of the *Climate Change and Adaptation: a Canadian Perspective* series. In August 2003, the Chapter was released and can be found at: [http://adaptation.nrcan.gc.ca/home\\_e.asp](http://adaptation.nrcan.gc.ca/home_e.asp).

In April 2003, Transport Canada released its workshop report *Impacts of Climate Change on Transportation in Canada*. The workshop represented the first event in Canada to bring together transportation stakeholders and climate change experts to discuss impacts and adaptation. For further information please visit [www.tc.gc.ca/programs/environment/nwicct/menu.htm](http://www.tc.gc.ca/programs/environment/nwicct/menu.htm).

Transport Canada's 2003-04 Report on Plans and Priorities identified a set of indicators to measure progress on the Department's contribution to the Climate Change Plan. The table below highlights progress towards the expected outcomes.

Transport Canada's contribution to the Climate Change Plan	
Expected Results	Indicators of Progress
<i>Enhanced awareness of opportunities for reducing greenhouse gas emissions among transportation sector stakeholders</i>	<i>Number of workshop or information sessions held</i>
<p><b>Progress:</b></p> <p>In 2003-04, the Urban Transportation Showcase Program sponsored over 15 workshops or information sessions that targeted provincial, regional and municipal decision-makers with responsibility for transportation and land-use planning; academics and other transportation experts; and, urban transportation providers (e.g. urban transit).</p> <p>As of March 31, 2004, 112 public awareness events on the Advanced Technology Vehicles Program were held, reaching an estimated 6 million Canadians.</p> <p>The Freight Efficiency and Technology Initiative also co-funded and helped to organize the October 2003 Rail and the Environment Conference in Winnipeg to raise awareness of the program and to promote best practices to reduce greenhouse gas emissions from the freight sector.</p>	

Expected Results	Indicators of Progress
<i>Enhance capacity to reduce greenhouse gas emissions</i>	<i>Number of performance agreements signed</i>
<p><b>Progress:</b></p> <p>As a first step to the signature of a performance agreement, Transport Canada is working with the Air Transport Association of Canada to assist them in building their greenhouse gas reporting capacity.</p> <p>Transport Canada also has a joint effort with Environment Canada in the negotiation of a performance agreement with the Railway Association of Canada. This agreement will replace the existing MOU between Railway Association of Canada and Environment Canada and will cover the Criteria Air Contaminant and greenhouse gas emissions.</p>	

Expected Results	Indicators of Progress
<i>Adoption of innovative practices to reduce greenhouse gas emissions by our partners and stakeholders</i>	<i>a) Number of funded projects</i> <i>b) Number of people taking part in Urban Transportation Showcase Program (UTSP) information network activities.</i>
<p><b>Progress:</b></p> <p>The UTSP has announced funding for eight community transportation showcase demonstrations. These eight demonstrations encompass over 35 distinct initiatives in sustainable urban transportation.</p> <p>In 2003, the Freight Sustainability Demonstration Program allocated approximately \$1.89 million for 14 projects. This will bring the total to 20 projects with a total of \$2.4 million in funding since the announcement of the program.</p> <p>Two Moving On Sustainable Transportation Program funded projects that were completed in 2003 reported on greenhouse gas reductions. The Sheltair Group's CitiesPLUS was a hundred-year planning exercise that, if fully implemented in the Greater Vancouver Regional District, will reduce greenhouse gas emissions by 6 % from 1990 levels by the year 2040 (approximate reduction of one tonne of greenhouse gas emissions per person).</p> <p>Pollution Probe's S-M-A-R-T Movement Program, a Transportation Demand Management initiative, reduced emissions at two large employers by 350,000 kg. Other employers participating in the program had not participated for a long enough period of time to produce real quantifiable results.</p> <p>Over 700 individuals have attended learning events sponsored by or organized by the UTSP.</p>	

Expected Results	Indicators of Progress
<i>Greenhouse gas reductions as a result of program participation</i>	<i>Measurable greenhouse gas reductions related to funded projects</i>
<p><b>Progress:</b></p> <p>With the limited number of ongoing demonstration and available reports, information on actual greenhouse gas reductions related to funded Freight Sustainability Demonstration Program projects is fragmented. Despite this, the results of two projects are promising. The first project conducted five test runs using top of rail friction modifiers, which resulted in fuel savings of 2.99 %. The proponent also calculates that based on the average track profiles for Canadian rail operations, fuel saving of 2.1 to 3.0 % could be achieved. The second project tested layover protection technology for locomotives. The proponent's preliminary results show an average fuel savings per hour of operation of 12.13 litres and that the technology was operated by 321 litres. Therefore the fuel savings resulting specifically from the project activities is 3,893 litres of diesel fuel, or approximately 10,513 kg of greenhouse gas emissions reduction.</p> <p>It is too early to report on measurable greenhouse gas reductions related to funded projects.</p>	

#### 4. Analysis in Support of Sustainable Transportation

Transport Canada has continued to develop transportation measures under the climate change plan, particularly in the areas of urban passenger transportation, vehicle fuel efficiency and advanced technologies, and more efficient movement of goods.

In 2003-04, various initiatives were undertaken to help the Department fill data and analytical needs identified during the work of the Transportation Climate Change Table, and help contribute to a national perspective on climate change transportation solutions. Some of these initiatives focus on improving modeling capacity in Transport Canada, while others address climate change transport data gaps.

Statistics Canada currently conducts for Transport Canada a survey of vehicle use in Canada through the Canadian Vehicle Survey (CVS), which allows the production of estimates regarding vehicle-kilometres and passenger-kilometres driven. Transport Canada and NRCan with Statistics Canada have explored ways of enhancing the CVS to obtain fuel consumption for each respondent vehicle. After successful pilot testing in 2003, NRCan funding provided for the addition of a fuel log to the CVS in January 2004. This will allow fuel information to be directly linked to trip data and, therefore, vehicle use characteristics.

In September 2003, Transport Canada, on behalf of the federal/provincial/territorial Climate Change Transportation Data Strategy Steering Committee, undertook a study to identify all issues related to the development of a national vehicle registration system to gather road vehicle use information.

In 2003-04, Transport Canada completed an in-depth analysis of the socio-economic costs and benefits of reducing greenhouse gas emissions in the passenger and freight transportation sectors. The study provides Transport Canada with a framework to assess costs, as well as the benefits, of the promising and most promising measures identified by the Transportation Table to reduce greenhouse gas emissions in the passenger and freight sectors.

In 2003, Transport Canada began an in-depth analysis of consistent definitions and systematic measurement of road vehicle traffic congestion. The intent of this work is to develop an analytical framework to assess the cost of congestion for nine urban areas in Canada. The study will provide significant new knowledge that would benefit all levels of government, as well as each participating municipality.

In 2003-04, Transport Canada began a study that will contribute to its ongoing knowledge of the potential contribution, including the costs and impacts, of urban transit to climate change mitigation. This study will focus on greenhouse gas emissions and will analyze the urban transit infrastructure investments and demand strategies proposed in ten urban areas in Canada.

Information on the Government of Canada's climate change initiatives is available at: [www.climatechange.gc.ca/english/index.shtml](http://www.climatechange.gc.ca/english/index.shtml).

Further information on the government's *Action Plan 2000 on Climate Change* is available at: [www.climatechange.gc.ca/english/whats\\_new/action\\_plan.shtml](http://www.climatechange.gc.ca/english/whats_new/action_plan.shtml).

More information on Transport Canada's Action Plan 2000 initiatives is available at: [www.tc.gc.ca/programs/environment/commitments/actionPlan2000.htm](http://www.tc.gc.ca/programs/environment/commitments/actionPlan2000.htm).

## 4.4 Transport Canada's Management Agenda

### 4.4.1 Introduction

Transport Canada is committed to the principles of modern management and is striving to achieve management excellence. Transport Canada recognizes that achieving this goal will be an evolutionary process. The Department's management agenda focuses on initiatives that will improve management capacity. The agenda requires a vision of modern public management, a frank assessment of the gaps between that vision and reality, a practical plan for change, and a motivated workforce to bring it all together. Transport Canada continues to demonstrate progress in this area and is working towards linking it to the broader management agenda of the federal government as described in *Results for Canadians*.

Following the Treasury Board's introduction of the Management Accountability Framework in late 2003, which translates the *Results for Canadians* vision of modern public service management into a set of management expectations, Transport Canada immediately took steps to refocus and broaden its modern management improvement strategy into an integrated agenda. The goal is to provide departmental managers with the required tools and a supportive culture to



manage effectively in an increasingly complex and challenging federal public service, to meet the commitment and initiatives stated in *Results for Canadians*.

For more information on the Treasury Board's Management Accountability Framework see [www.tbs-sct.gc.ca/maf-crg/index\\_e.asp](http://www.tbs-sct.gc.ca/maf-crg/index_e.asp).

Information on *Results for Canadians* is available at:  
[www.tbs-sct.gc.ca/res\\_can/rc\\_1\\_e.asp](http://www.tbs-sct.gc.ca/res_can/rc_1_e.asp).

The challenge of the management agenda is to build and maintain the Department's capacity to achieve its objectives and respond to the needs and priorities of Parliament, the public, central agencies and employees in an increasingly global and knowledge economy. It has also become increasingly important for the Department to be able to respond effectively to any emergency or urgent situation that could arise. To meet this challenge, Transport Canada will need to change the way people, funds, information and technology are managed to reflect modern workplace values and practices.

The results reported herein are against the priorities identified in the 2003-04 Report on Plans and Priorities, but are influenced by the introduction of the Management Accountability Framework and the current Government of Canada's focus on issues, such as strengthening accountability and human resources modernization:

- Modern management and reporting on results
- Building capacity for the future
- Accessibility and connectivity

Over the next few years, while pursuing progress on all ten elements of the Management Accountability Framework, the Department will specifically focus on strengthening its capacity in the following areas:

- *Accountability* — to demonstrate that accountabilities for results are clearly assigned and measured throughout Transport Canada.
- *People* — to renew and sustain a vibrant public service that is reflective of Canada, where employees are valued and human and intellectual capacities are developed.
- *Stewardship* — to strengthen the control regime through improved integration and effectiveness, thereby improving capacity to ensure responsible spending.
- *Values and Ethics* — to ensure that management practices are value-based and tailored to realities.



#### **4.4.2 Modern Management and Reporting on Results**

As previously stated, Transport Canada is committed to the pursuit of improving its management practices, with an emphasis on advancing the Department's approach to results-based management and reporting. From a policy perspective, the Department's ultimate outcomes are well planned and explained in multiple strategic documents where reviews of attainment are produced regularly within annual reports (for more information visit [www.tc.gc.ca/pol/en/anre/transportation\\_annual\\_report.htm](http://www.tc.gc.ca/pol/en/anre/transportation_annual_report.htm)). As well, policy-making decisions are continually adjusted depending on the degree of achievement of the Department's goals.

##### ***Progress in the development of results frameworks***

Transport Canada has been engaged in efforts to link and align performance measurement at strategic, operational and personal levels, as well as a concerted effort to develop a consistent approach to implementing performance measurement processes throughout the Department. The objective has been to build a high-level strategic management framework that would provide a single unifying performance logic to help the development of a consistent approach to performance measurement and management.

At the service line level, results performance measurement frameworks are at various stages of evolution, ranging from the beginning design stages in some areas to a high degree of utilization in others. Transport Canada has also progressed towards improving performance reporting of horizontal initiatives as demonstrated in the information presented in reporting templates for the Marine Security and Road Safety Vision 2010 initiatives featured in Annex 5.12 of this report.

The Department's challenge will be to complete the development of results frameworks and to implement them by measuring performance based on performance indicators, thus moving away from activity/output-based results to outcome-based results. This initiative complements the efforts underway in 2004-05 to implement Treasury Board's new Program Activity Architecture framework which was introduced toward the end of 2003-04 and upon which future results reporting will be based.

The Department's capacity to link financial to non-financial information is also progressing as a result of continued investments in the Department's financial and materiel management systems, such as the implementation of a data warehouse that provides the capacity to extract, transform and load financial and non-financial information for reporting and analysis purposes. To date, the investments have contributed to improve administrative efficiencies within the Department, provide more accessible and complete management information and expand the reach of its internal and external clients using web-based methods for service delivery. For example, a web-based receivables module [www.tc.gc.ca/transact](http://www.tc.gc.ca/transact) has been implemented that enables internal and external clients and program managers to view their account information online as well as pay their bills. A web-based store, also accessible at [www.tc.gc.ca/transact](http://www.tc.gc.ca/transact), has been implemented enabling clients to view, download and order publications (and pay for these publications, where applicable) with future plans to extend this service to include marine registration and licenses. Finally, an Intranet-based manager's portal is being implemented to provide managers with web access to financial reports and budget management tools. To further

increase stewardship within the Department, steps have been taken to increase awareness and adoption of financial management policies and results-based management practices through an assurance process that all managers with signing authority have taken the appropriate financial delegation courses.

During 2003-04, the Department continued a series of service line resource reviews that are currently at various stages of completion. These reviews consist of evaluations of the continued relevance of the program, the effectiveness and efficiency of the program, and the resource base required to support delivery of the program. Those reviews that have been finished have resulted in recommendations pertaining to improving data quality and systems integration. Implementation of these recommendations will advance results-based management through improved resource justification, data analysis and reporting.

#### ***Assurance to Senior Management***

In keeping with the requirements of the Treasury Board Secretariat's Internal Audit Policy, Evaluation Policy, and the new Management Accountability Framework, Transport Canada's internal audit and evaluation sections provide senior management with effective assurance services to assist departmental operations to stand the test of public scrutiny, to assess that departmental programs and policies are producing intended results, and support the continuous improvement of management practices in Transport Canada.

During this past fiscal year, based on a risk-based audit plan, emphasis was placed on assurance audits that addressed key areas of the Department's audit universe related to corporate enablers (e.g.: financial services, IM/IT, etc.), transfer payments, ports, seaways and divested entities. Audit reports and management action plans were presented to the Department's Audit and Review Committee for approval and then published on Transport Canada's Internet site to provide easy access to the public.

To further promote improved management practices, the internal audit section monitored and reported to the Audit and Review Committee the status of approved management action plans. To date management action plans are being implemented in an appropriate manner.

For a list of audits and evaluations conducted in 2003-04 see Annex 5.15 of this report. For more information about audits and evaluations conducted in 2003-04, visit:

[www.tc.gc.ca/corporate-services/audit/menu.htm](http://www.tc.gc.ca/corporate-services/audit/menu.htm)

[www.tc.gc.ca/pol/en/programevaluation/menu.htm](http://www.tc.gc.ca/pol/en/programevaluation/menu.htm)

#### **4.4.3 Building Capacity for the Future**

Transport Canada's ability to carry out its mandate and achieve its strategic objectives is strongly linked to its efforts to achieve a productive and sustainable workforce and an enabling work environment. Positive people management practices and leadership at all levels are the keystones for building capacity to serve Canadians now and in the future. Throughout the 2003-04 planning period, Transport Canada has undertaken activities and developed outputs that have fostered progress in the achievement of the Department's people management outcomes.

### ***Transport Canada supports a learning culture***

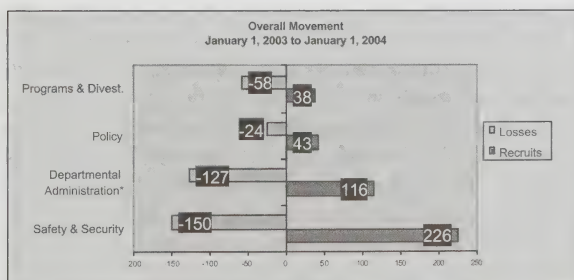
In its efforts to create a learning environment that provides employees with the experience and training to develop their skills and realize their career objectives, Transport Canada developed and adopted a Continuous Learning Policy in 2003-04. One of the highlights of this new policy is that the Department will devote an amount from its operating budget representing an average of three % of its salary envelope, and an average of three days per employee per year to learning activities. The policy also underlines the importance of personal learning plans as the foundation of continuous learning in the Department.

While the implementation of this new policy is set for the fiscal year 2004-05 and beyond, its development and adoption demonstrates Transport Canada's increased commitment to continuous learning. To facilitate access to learning, the Department is also capitalizing on the use of technology to deliver content to support various learning styles. For example, the introduction of a number of online training and orientation courses on the departmental intranet has proven to be an effective and engaging approach to knowledge transfer, and allows the Department to update course material in "real time". This communications medium ensures that all employees have access to identical messages, strengthening links between Transport Canada's various branches and regions.

Transport Canada also continued its efforts with respect to knowledge transfer plans for critical subject matter experts (SME). Throughout the planning period, a review of the Knowledge Transfer and Succession plans for each of the 61 critical SMEs that were identified in 2002 was undertaken. An analysis of how well the plans are being executed will be presented to the Transport Canada Executive Management Committee in the fall of 2004. Also, Transport Canada's approach to its critical SME knowledge transfer and succession planning challenge has been documented in the article *How To Prevent Knowledge Collapse* as a way of sharing lessons learned with Regulatory/Inspection partners and others. The article is available at: [www.ricommunity.gc.ca/documents/prevent\\_knowledge\\_collapse/knowledge\\_collapse\\_e.asp](http://www.ricommunity.gc.ca/documents/prevent_knowledge_collapse/knowledge_collapse_e.asp). By undertaking these activities the Department is supporting the learning and development of employees in specific fields and, at the same time, is reducing the risks of losing corporate memory.

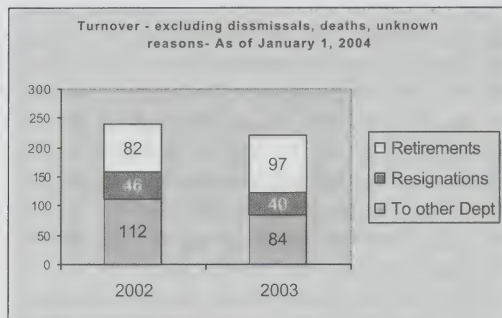
### ***Transport Canada effectively renews and retains expertise***

Throughout the planning period the Department continued to focus on creating an environment that enhances retention, recruitment, and learning throughout the organization and within specific communities such as the regulatory/inspection community.





Transport Canada continued to promote the use of competency-based staffing and standardized national assessment tools in specific areas in order to progress in the renewal of expertise.



In 2003, recruitment activity surpassed attrition by 64 (423 vs. 359), which translates into a 1.4 % increase in overall staff. The Department has maintained a turnover rate of 6.1 % over the past two years.

One practice used to create a more supportive work environment and to help retain employees is flexible work and leave arrangements. This practice allowed 16.9 % of TC employees to work

compressed workweeks in 2003-04 compared to 14.1 % in 2002-03.

With respect to the Department's role as the champion of the Interdepartmental Regulatory/Inspection (R/I) initiative, Transport Canada continued to focus on building an effective regulatory/inspection community. In addition to its efforts with the subject matter experts and knowledge transfer plans, the Department continued its active use of the National R/I Recruitment inventory. As a result, recruitment outpaced attrition in the technical groups. However, it should be noted that a retention risk still remains within the R/I community as the Aircraft Operators, Engineers, and Technical Inspectors are among the groups that have the largest proportion of employees qualifying for retirement over the next five years.

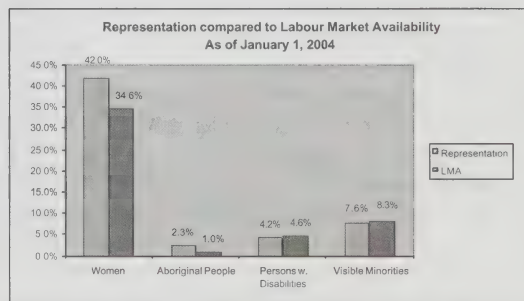
As of April 1, 2004, Health Canada is the new champion of the Government's R/I initiative. While Transport Canada will no longer be playing a leadership role, it will remain an active partner in the initiative and work closely with Health Canada to ensure a smooth championship transition.

For more information on the R/I initiative visit [www.ricommunity.gc.ca/menu\\_e.asp](http://www.ricommunity.gc.ca/menu_e.asp).

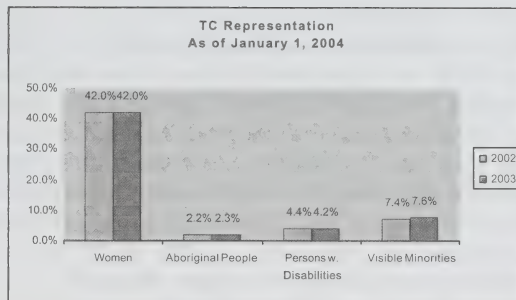
### ***Transport Canada has a representative and diverse workforce***

Throughout the planning period, Transport Canada continued to implement its Diversity Strategy. The Department undertook activities, such as Diversity Dialogue sessions, to help increase employee and management awareness with relations to diversity and employment equity.

Not unlike 2002, the efforts expended in the past year to maintain and improve representation in the four designated groups produced mixed results. Aboriginal representation continued to exceed labour market availability. Current



employment shares of the visible minorities group exceed labour market availability<sup>1</sup> in all major employment categories<sup>2</sup>, with the exception of the executive category and the technical category<sup>3</sup> where a substantial representation gap still remains. The overall representation of persons with disabilities fell in the last year, increasing the representation gap to 0.4 %. Representation of women is good overall and currently exceeds labour market availability (external) in all employment categories, with the exception of the small operational category<sup>4</sup>.



With the new Official Languages (OL) Policies taking effect in April 2004, the Department ensured that it had the proper mechanisms and tools in place to foster compliance with the new guidelines. In 2003-04, the Transport Canada Executive Management Committee endorsed a strategy for the OL program and established departmental OL priorities for fiscal year 2004-05. Various tools were developed and released. One of these tools, the brochure, *Simply a Matter of Respect*, was posted on the Public Service Human Resources Management Agency of Canada's Internet site as being a best practice (visit [www.hrma-agrh.gc.ca/ollo/tools-outils/pg/goodpracticesbonnespratiques\\_e.asp](http://www.hrma-agrh.gc.ca/ollo/tools-outils/pg/goodpracticesbonnespratiques_e.asp)). As of January 1, 2004 Transport Canada's population comprised 72.8 % Anglophones and 27.2 % Francophones, a ratio that has remained constant over the last few years.

### ***Transport Canada strives to provide an enabling and supportive work environment***

Transport Canada exercised leadership to ensure continuous improvement of union-management relations. In this regard, a departmental Union-Management Consultation Framework was developed and approved by Transport Canada's Senior Executives and National Presidents of union officials in the fall of 2003. In addition, a number of successfully joint union-management initiatives have materialized, namely: development of Transport Canada Guidelines for use of emails by union representatives; joint information sessions delivered with Union of Canadian Transportation Employees on "Understanding and Interpreting the Collective Agreement" and joint union-management communiqués on the implementation of the Aircraft Operations collective agreement. These initiatives support a collaborative approach as predicated by the *Public Service Modernization Act* and foster good human resource management practices through ongoing communication and sustained dialogue between Senior Management and Union Officials

<sup>1</sup> Note: The labour market availability data is from 1996. New statistics released in spring 2004 are being analysed and will form the basis for future comparison.

<sup>2</sup> Employment categories include: Executive; Scientific and Professional; Administrative and Foreign Services; Technical; Administrative Support; Operational

<sup>3</sup> Technical Category includes: Aircraft Operations; Engineering & Scientific support; Electronics; General Technicians; Social Science Support; Technical Inspection

<sup>4</sup> Operational Category includes: Firefighters; General Labour & Trades; General Services



#### **4.4.4 Accessibility and Connectivity**

Managing information and technology is essential to effective program delivery. Technology continues to change the way we work and how we interact with each other, with stakeholders and with the public. Our work in this area is driven by internal business requirements and government priorities, and include improving service delivery in all parts of the Department, finding new ways to meet citizens' needs for access to public information and services, protecting privacy, responding in a more timely way to letters and questions, and engaging stakeholders in the policy development process.

The following sample business-driven projects were completed in 2003-04 which capitalized on technology to provide innovative solutions to departmental challenges:

- To combat identity theft and counterfeiting, Transport Canada developed a tamper-proof document and a secure process to gather information and issue credentials to Canadian marine officers and engineers. The Competency Certificate Issuing System is the world's most sophisticated and secure method of documenting the credentials of mariners. Other countries have adopted aspects of the system.
- Recent enhancements to marine systems have revolutionized the way inspectors record and transmit inspection information. These enhancements include timely access to accurate data, automated consolidation of key performance information from various sources for risk analysis, the ability to carry out intelligent searches on policies and regulations and a secure means for owners and operators to plan and track their inspections/certification requirements. With these enhancements, there have been increases in inspectors' productivity, reduction in the likelihood of inspection errors, and improvement in the safety of Canada's marine-transportation industry.
- Transport Canada's external virtual library, called the Canadian Transportation Research Gateway, gives all Canadians access to Canadian transportation research resources. The Canadian Transportation Research Gateway provides researchers, students, government, and industry with convenient access to evaluated Canadian transportation research resources through a single gateway. Visit the gateway at [www.tc.gc.ca/ctr-gw-prtc/en/menu.aspx](http://www.tc.gc.ca/ctr-gw-prtc/en/menu.aspx).

To strengthen the alignment and management of Information Management/Information Technology (IM/IT) financial resources in support of departmental objectives, the departmental IM/IT governance framework was revised, senior level governance committees were created, and program IM/IT investments were recommended which are in support of program delivery. Work was also carried out on an IM capacity check to provide senior management with an understanding of the capacity of the Department as it relates to the activities associated with information management and the development of Transport Canada's IM Strategy.

#### ***Government on Line (GOL)***

Transport Canada is committed to delivering services to citizens in an efficient and effective manner, and is continuing its efforts to implement online services. Transport Canada's current

GOL strategic direction has been re-focused to ensure the Department's investments in IM/IT, business transformation and GOL are aligned to support program delivery and stakeholder needs. Examples of online services, which were well received by external stakeholders, are the Marine Services Online website ([www.marineservices.gc.ca](http://www.marineservices.gc.ca)) and the Access to Travel (ATT) website ([www.accesstotravel.gc.ca](http://www.accesstotravel.gc.ca)). Since January 2003, Marine Services Online has had 466,579 accesses. The ATT online service, which provides information on accessible transportation and travel across Canada with the aim of making travelling an easier and more enjoyable experience for Canadians with disabilities, has had 699,046 accesses.

Transport Canada conducted external GOL stakeholder surveys for the Marine Services Online and for the ATT portals. The objective of the surveys was for Transport Canada to be better positioned and better able to maintain a more responsive online presence. Most respondents indicated that these online services are excellent resources that reduce the amount of time and the number of contacts required to obtain useful and accurate information. Such resounding support in the positioning of these external online services clearly validates both the value of these portals to the Canadian public and the merits of the investment in these online initiatives.

Over the last year, Transport Canada continued to participate in a number of initiatives that have horizontal benefits in advancing electronic solutions to tendering, purchasing, payments and billing. For example:

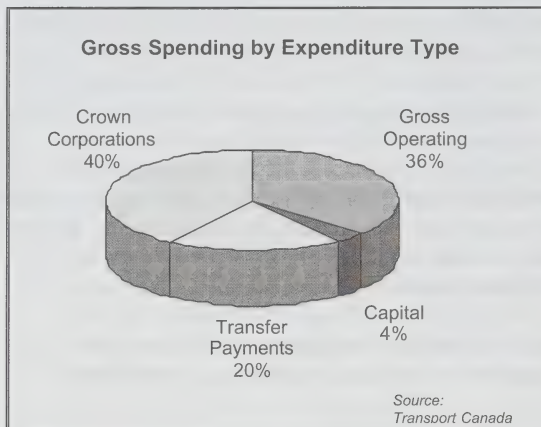
- Transport Canada is one of four vanguard departments who participated as government-wide leads for implementation of a horizontal GOL initiative that will enable significant efficiency improvements through automation of the end-to-end purchasing process for goods and services.
- As one of the lead departments in the Oracle Financials Cluster Group, Transport Canada is representing the collective interests of five departments (Transport Canada, Fisheries and Oceans Canada, Indian and Northern Affairs Canada, Environment Canada, and Correctional Services Canada) and two agencies (Office of the Auditor General and Canadian Forces Housing Agency).

These initiatives will make it easier for Transport Canada clients to obtain integrated financial information on the Department's programs and activities, providing reliable and relevant information on the resources required to achieve program results, measure program performance and improve citizen-focused services.

For more information on Transport Canada's IM/IT Strategic Direction visit: [www.tc.gc.ca/gol/im-itstrategicplan.htm](http://www.tc.gc.ca/gol/im-itstrategicplan.htm). For more information on the Government of Canada's GOL initiative, visit: [www.gol-ged.gc.ca](http://www.gol-ged.gc.ca).

## 5.0 Annexes

### 5.1 An Overview of Departmental Spending



Transport Canada's gross spending for fiscal year 2003-04 totalled \$1,7 billion, as described below.

The largest portion of spending — approximately \$690 million or 40 % — was directed to Crown corporations. The Canadian Air Transport Security Authority received \$351 million, VIA Rail \$264 million, and the remaining amount was paid to Marine Atlantic Inc. and the Jacques Cartier and Champlain Bridges Inc.

Gross operating costs represented 36 % of total spending, with expenditures of

\$635 million. Of this amount, 54 % was spent on employee salaries and statutory benefits, while the balance was spent on other costs such as professional services related to informatics, training and education, and items such as travel, maintenance and utilities. Approximately 47 % of Transport Canada's operating costs were funded through the collection of spendable revenues.

A further \$358 million, or 20 %, was spent on grants and contributions (transfer payments). Some of the more significant items included:

- \$64 million for Payment to Ridley Terminals Incorporated for repayment of outstanding loans;
- \$57 million for the Strategic Highway Infrastructure Program — Highway improvements;
- \$52 million for contributions to provinces toward highway improvements;
- \$51 million for the Northumberland strait crossing subsidy payment;
- \$32 million for the Airports capital assistance program; and
- \$24 million grant to the Province of British Columbia for freight and passenger ferry services.

Transport Canada's capital project spending involved \$64 million, only 4 % of total gross spending, and involved various maintenance and environmental projects.

## 5.2 Departmental Summary of Spending Authority

Table 1 Financial Requirements by Authority

Vote	Program Name and Total FTEs (\$000s)	Total Main Estimates	Total Planned Spending <sup>1</sup>	Total Authorities	2003 -2004	
					Total Authorities received or transferred as result of 12-12-2003 <sup>2</sup>	Revised Authorities <sup>3</sup>
1	Operating expenditures (net of revenues) <sup>45</sup>	193,798	204,305	268,921	13,501	282,422
5	Capital expenditures	82,264	84,064	66,764		66,764
10	Grants and Contributions	401,548	401,548	513,388	(20,708)	492,680
15	Payments to the Jacques Cartier and Champlain Bridges Inc.	33,345	33,345	33,345		33,345
20	Payments to Marine Atlantic Inc.	25,095	25,095	41,595		41,595
25	Payments to VIA Rail Canada Inc.	266,201	266,201	266,201		266,201
30	Payments to the Canadian Air Transport Security Authority	459,676	459,676	459,676		459,676
35	Payment to the Queens Quay West Land Corporation	4,000	4,000	4,000	(4,000)	-
40	Payment to the Old Port of Montreal Corporation Inc.	-	-	18,400	(18,400)	-
(S)	Minister of Transport — Salary and motor car allowance	67	67	69		69
(S)	Payments to Canadian National for the Victoria Bridge in Montreal	3,300	3,300	3,244		3,244
(S)	Contributions to employee benefit plans <sup>6</sup>	58,464	58,847	59,492	1,275	60,767
(S)	Payments in respect of St. Lawrence Seaway agreements	1,900	1,900	983		983
(S)	Northumberland Strait Crossing subsidy payment	50,400	50,400	51,147		51,147

(Continued on next page)

# Departmental Summary of Spending Authority (continued)

**Table 1 Financial Requirements by Authority**

Vote	Program Name and Total FTEs (\$000s)	2003-2004			
		Total Main Estimates	Total Planned Spending <sup>1</sup>	Total Authorities Transferred as Authorities <sup>3</sup>	Total Authorities received or transferred as result of 12-12-2003 <sup>2</sup>
(S)	Refunds of amounts credited to revenues in previous years	-	-	397	397
(S)	Spending proceeds from disposal of surplus Crown assets	-	-	4,812	4,812
<b>Total Department</b>		1,580,058	1,592,748	1,792,434	(28,332)
<b>Total FTEs received/transferred</b>		118.5			

Due to rounding, columns may not add to totals shown.

(S): Statutory payment.

1. The Planned Spending amounts refer to the 2003-04 Report on Plans and Priorities.

2. Total Estimated Authorities for entire fiscal year.

3. The Revised Authorities is the basis of reporting for the remaining tables.

4. Vote 1 Total Authorities is net of \$339 million in spendable revenues.

5. The amounts used for the transfer of the marine function from the Department of Fisheries and Oceans represent direct costs only. The actual amounts to be transferred had not been finalized at completion of this report pending a signed Memorandum of Understanding (MOU) between Transport Canada and the Department of Fisheries and Oceans.

6. The Employee Benefits Plan (EBP) amount considered in the transfer of the marine function from the Department of Fisheries and Oceans was estimated using a 20% EBP rate but the EBP for the transfer of the Crown Corporation Secretariat to the Canada Revenue Agency and to Environment Canada (Infrastructure Canada) was calculated using the prorata share based on personnel costs and Transport Canada's EBP.

(Continued on next page)



## 5.2 Departmental Summary of Spending Authority *(continued)*

**Table 1.1 Expenditures by Authority**

Vote	Program Name (\$000s)	2003 - 2004		
		Total Actual Spending	Total Actual Spending for authorities & responsibilities transferred or received as a result of 12-12-2003 <sup>1</sup>	Revised Total Spending <sup>2</sup>
1	Operating expenditures (net of revenues) <sup>3,4</sup>	262,210	14,007	276,217
5	Capital expenditures	61,727		61,727
10	Grants and Contributions	309,110	(5,985)	303,125
15	Payments to the Jacques Cartier and Champlain Bridges Inc.	33,024		33,024
20	Payments to Marine Atlantic Inc.	41,595		41,595
25	Payments to VIA Rail Canada Inc.	264,201		264,201
30	Payment to the Canadian Air Transport Security Authority	351,415		351,415
35	Payment to the Queens Quay West Land Corporation	4,000	(4,000)	-
40	Payment to the Old Port of Montreal Corporation Inc.	18,400	(18,400)	-
(S)	Minister of Transport — Salary and motor car allowance	69		69
(S)	Payments to Canadian National for the Victoria Bridge in Montreal	3,244		3,244
(S)	Contributions to employee benefit plans <sup>5</sup>	59,492	1,414	60,906
(S)	Payments in respect of St. Lawrence Seaway agreements	983		983
(S)	Northumberland Strait Crossing subsidy payment	51,147		51,147
(S)	Refunds of amounts credited to revenues in previous years	397		397
(S)	Spending proceeds from disposal of surplus Crown assets	2,735		2,735
<b>Total Department</b>		<b>1,463,749</b>	<b>(12,964)</b>	<b>1,450,784</b>

Due to rounding, columns may not add to totals shown.

(S): Statutory payment.

1. Total Actual Spending for entire fiscal year.

2. The Revised Actual Spending is the basis of reporting for the remaining tables.

3. Vote 1 Actual Spending is net of \$296 million in spendable revenues.

4. The amounts used for the transfer of the marine function from the Department of Fisheries and Oceans represent direct costs only. The actual amounts to be transferred had not been finalized at completion of this report pending a signed Memorandum of Understanding (MOU) between Transport Canada and the Department of Fisheries and Oceans.

5. The Employee Benefits Plan (EBP) amount considered in the transfer of the marine function from the Department of Fisheries and Oceans was estimated using a 20% EBP rate but the EBP for the transfer of the Crown Corporation Secretariat to the Canada Revenue Agency and to Environment Canada (Infrastructure Canada) was calculated using the prorata share based on personnel costs and Transport Canada's EBP.

(Continued on next page)

# Departmental Summary of Spending Authority *(continued)*

## Table 1.2 Impact of December 12, 2003 Announcements

(\$000s)

Funding Transferred To or Received From	Total Estimated Authorities Transferred or Received <sup>1</sup>	Total Actual Spending for Authorities Transferred or Received for FY 2003-04 <sup>1</sup>	FTEs
Human Resources and skills Development - Toronto Waterfront Revitalization initiative			
Vote 10 Grants and Contributions:	(20,900)	(6,177)	-
Canada Revenue Agency - Crown Corporation Secretariat and overhead			
Vote 1 Operating expenditures:	(838)	(597)	(8)
Environment Canada (Office of Infrastructure of Canada) - Crown Corporation Secretariat and overhead			
Vote 1 Operating expenditures:	(1,542)	(1,138)	(13)
Fisheries and Oceans Canada - Rescue Safety and Environmental Response <sup>2</sup>			
Vote 1 Operating expenditures:	11,578	11,578	71,3
Vote 10 Grants and Contributions:	192	192	
Fisheries and Oceans Canada - Marine Navigation Services <sup>2</sup>			
Vote 1 Operating expenditures:	5,578	5,578	68,2
Vote 35 Payments to the Queens Quay West Land Corporation	(4,000)	(4,000)	-
Vote 40 Payments to the Old Port of Montreal Corporation Inc.	(18,400)	(18,400)	-
Total Transferred/Received	(28,332)	(12,964)	118,5

Due to rounding, columns may not add to totals shown.

1. Total Estimated Authorities and Actual Spending identify the amounts for the entire fiscal year.
2. The amounts used for the transfer of the marine function from the Department of Fisheries and Oceans represent direct costs only. The actual amounts to be transferred had not been finalized at completion of this report pending a signed Memorandum of Understanding (MOU) between Transport Canada and the Department of Fisheries and Oceans.

## 5.3 Comparison of Total Planned Spending to Actual Spending

2003-04 Business Line (\$000s)	FTEs	Gross Operating <sup>1</sup>	Capital <sup>2</sup>	Transfer Payments <sup>3</sup>	Crown Corporations	Total Gross Spending	Less: Respendable Revenues	Total Net Spending
Policy	203	30,181	4,149	70,718	291,296	396,344	558	395,786
	203	45,481	8,339	166,227	307,796	527,843	676	527,167
Programs and Divestiture	256	45,132	8,259	126,999	305,796	486,186	764	485,422
	384	105,056	41,461	366,007	37,345	549,869	289,742	260,127
	384	130,073	33,389	359,843	33,345	558,650	285,627	273,023
Safety and Security	404	84,367	34,515	212,104	33,024	364,010	238,485	125,525
	3,087	364,619	18,111	18,523	459,676	860,929	47,926	813,003
	3,200	399,957	11,949	21,002	459,676	892,584	51,889	840,695
Departmental Administration	3,200	397,941	11,294	18,414	351,415	779,064	55,587	723,477
	883	104,540	20,343	-	-	124,883	1,051	123,832
	862	108,404	15,898	-	-	124,302	1,084	123,218
Total	953	107,080	10,394	-	-	117,474	1,114	116,360
	4,557	604,396	84,064	455,248	788,317	1,932,025	339,277	1,592,748
	4,649	683,915	71,575	547,072	800,817	2,103,379	339,276	1,764,103
Other Revenues and Expenditures:	4,813	634,520	64,462	357,517	690,235	1,746,734	295,950	1,450,784
- Non-respendable revenues (see Table 5.6)								26,746
- Cost of services provided by other departments (authorities = actuals)								68,100
Net Cost of the Program								61,869
								58,040
								1,627,871
								1,822,143
								1,576,924

Due to rounding, columns may not add to totals shown.

Normal font denotes planned spending. *Italicized font* denotes total authorities. **Bold font** denotes actual expenditures/revenues.

The Planned Spending amounts (normal font) refer to the 2003-04 Report on Plans and Priorities.

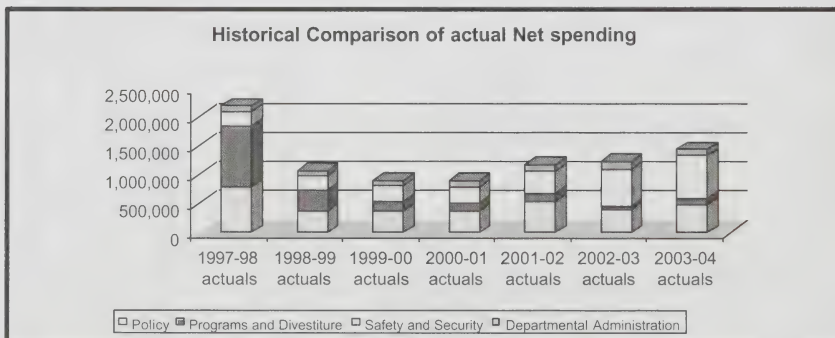
1. Includes statutory payments for employee benefit plans, Minister's allowances, previous years' refunds, payments in respect of the St. Lawrence Seaway Agreement, and proceeds from the disposal of surplus Crown assets.
2. Includes the capital portion of the proceeds from the disposal of surplus Crown assets.
3. Includes statutory payments for Victoria Bridge (Montreal) and the Northumberland Strait Crossing subsidy.

## 5.4 Historical Comparison of Net Spending

Business Line (\$000s)	2003-04				
	Actual 2001-02	Actual 2002-03	Planned Spending	Total Authorities <sup>1</sup>	Actual Spending <sup>2</sup>
Policy	539,459	404,589	395,786	527,167	<b>485,422</b>
Programs and Divestiture	155,647	69,284	256,127	273,023	<b>125,525</b>
Safety and Security	380,146	627,987	813,003	840,695	<b>723,477</b>
Departmental Administration	118,164	150,692	127,832	123,218	<b>116,360</b>
<b>Total budgetary</b>	<b>1,193,417</b>	<b>1,252,552</b>	<b>1,592,748</b>	<b>1,764,103</b>	<b>1,450,784</b>

Due to rounding, columns may not add to totals shown.

1. The Total Authorities column includes the authorities received or transferred as a result of the December 12, 2003 reorganization.
2. The Actual Spending column includes the actual amounts received or transferred as a result of the December 12, 2003 reorganization.





## 5.5 Crosswalk Between Strategic Outcomes and Business Lines

Business Lines	Strategic Outcomes (\$000s)			
	Economic Growth and Social Development	A Safe and Secure Transportation System	Protect the Physical Environment	Total Actual Spending
Policy	485,422	-	-	485,422
Programs and Divestiture	116,771	-	8,754	125,525
Safety and Security	214	722,408	855	723,477
Departmental Administration	76,798	34,908	4,654	116,360
<b>Total</b>	<b>679,204</b>	<b>757,316</b>	<b>14,264</b>	<b>1,450,784</b>

Due to rounding, columns may not add to totals shown.

1. The Total Actual Spending column includes the actual amounts received or transferred as a result of the December 12, 2003 reorganization.

## 5.6 Revenues : Respendable and Non-Respendable

Business Line (\$000s)	2003-04				
	Actual 2001-02 <sup>1</sup>	Actual 2002-03 <sup>1</sup>	Planned Revenues	Total Authorities	Actual Revenues
<b>Respendable Revenues</b>					
<i>Policy</i>					
• Air Service Forecasts	262	274	160	160	<b>225</b>
• Rental revenue	117	111	-	118	<b>122</b>
• Miscellaneous internal and external revenues	202	349	398	398	<b>417</b>
	581	734	558	676	<b>764</b>
<i>Programs and Divestiture</i>					
• Harbours and ports revenues (net of commissions)	14,265	11,535	9,126	7,474	<b>9,763</b>
• Airports operating revenues	14,867	18,889	11,380	12,952	<b>14,103</b>
• Airports — Lease and chattel payments	248,271	299,551	268,909	265,075	<b>214,441</b>
• Miscellaneous internal and external revenues	1,004	336	327	126	<b>178</b>
	278,406	330,311	289,742	285,627	<b>238,485</b>
<i>Safety and Security</i>					
• Aviation regulatory and inspection revenues	11,851	12,810	10,118	10,380	<b>9,938</b>
• Aviation training revenues	-	-	809	-	<b>138</b>
• Internal and external revenues for aircraft services	33,723	26,026	26,397	26,648	<b>28,862</b>
• Internal and external marine regulatory and inspection revenues	7,591	8,464	7,329	7,744	<b>9,371</b>
• Revenues from the Registrar Imported Vehicles Program	-	-	475	475	<b>1,526</b>
• Lease payments from the Motor Vehicle Test Centre	-	-	280	280	<b>195</b>
• Short line rail inspections and other rail safety revenues	135	112	63	90	<b>208</b>
• Internal and external revenues from research and development activities	5,204	3,757	2,420	5,326	<b>3,870</b>
• Miscellaneous internal and external revenues	1,333	1,311	35	946	<b>1,479</b>
	59,838	52,479	47,926	51,889	<b>55,587</b>

Due to rounding, columns may not add to totals shown.

(Continued on next page)

## Revenues (continued)

Business Line (\$000s)	2003-04				
	Actual 2001-02 <sup>1</sup>	Actual 2002-03 <sup>1</sup>	Planned Revenues	Total Authorities	Actual Revenues
<i>Departmental Administration</i>					
• Internal revenue for training and systems support	234	124	-	-	-
• Internal and external lease and concession revenues	927	972	932	762	930
• Miscellaneous internal and external revenues	182	670	119	322	184
	1,344	1,765	1,051	1,084	1,114
<b>Total Respendable Revenues</b>	<b>340,170</b>	<b>385,289</b>	<b>339,277</b>	<b>339,277</b>	<b>295,950</b>
<b>Non-respendable revenues</b>					
<i>Non-tax revenues:</i>					
• St. Lawrence Seaway Management Corporation	4,802	4,856	4,300	-	(295)
• Hopper car leases	13,936	15,432	12,000	-	18,664
• Canada Port Authority stipends	10,402	9,765	10,446	-	10,716
• Return on investments	32	21,410	-	-	22,958
• Refunds of previous years' expenditures	1,143	1,057	-	-	1,999
• Adjustments to previous years' payables	4,433	5,323	-	-	1,729
• Privileges, licences and permits	49	60	-	-	5,220
• Fines	1,169	1,063	-	-	974
• Proceeds from sales	1,826	796	-	-	548
• Proceeds from the disposal of surplus Crown assets	5,284	4,108	-	-	2,760
• Miscellaneous	396	1,256	-	-	423
• CTMA Traversier Ltée	-	833	-	-	-
• Old Port of Montreal	-	2,315	-	-	2,404
• Gulf War Compensation against Iraq	-	420	-	-	-
• Great West Life – Canada Ports Refund	-	95	-	-	-
<b>Total Non-respendable Revenues</b>	<b>43,473</b>	<b>68,789</b>	<b>26,746</b>	<b>-</b>	<b>68,100</b>

Due to rounding, columns may not add to totals shown.

1. As result of an internal financial management review, revenues are now grouped differently than in the 2001-02 and 2002-03 Departmental Performance Reports, but the totals are unchanged.

## 5.7 Statutory Payments

Business Line (\$000s)	2003-04				
	Actual 2001-02	Actual 2002-03	Planned Spending	Total Authorities <sup>1</sup>	Actual Spending <sup>2</sup>
<b>Policy</b>					
• Employee benefit plans	2,738	3,126	2,944	3,176	3,176
<b>Programs and Divestiture</b>					
• Employee benefit plans	4,552	4,928	4,769	4,502	4,502
• Payments to Canadian National — Victoria Bridge	3,072	3,300	3,300	3,244	3,244
• Northumberland Strait Crossing subsidy	48,325	48,956	50,400	51,147	51,147
• Proceeds from the sale of surplus Crown assets	25	-	1,900	983	983
• Payments in respect of St. Lawrence Seaway agreements	1,496	1,742	-	397	397
• Refunds of previous year's expenditures	-	40	-	-	-
	57,470	58,966	60,369	60,273	60,273
<b>Safety and Security</b>					
• Proceeds from the sale of surplus Crown assets	4,223	294	40,511	42,359	42,359
• Employee benefit plans	34,230	39,116	-	-	-
• Payments to the Canadian Air Transport Security Authority <sup>3</sup>	-	259,477	-	-	-
	38,453	298,887	40,511	42,359	42,359
<b>Departmental Administration</b>					
• Employee benefit plans	8,992	11,194	10,623	10,730	10,869
• Minister's allowances	68	67	67	69	69
• Proceeds from the sale of surplus Crown assets	2,094	2,798	-	4,811	2,735
	11,154	14,059	10,690	15,610	13,673
<b>TOTAL STATUTORY PAYMENTS</b>	<b>109,814</b>	<b>375,039</b>	<b>114,514</b>	<b>121,418</b>	<b>119,481</b>

Due to rounding, columns may not add to totals shown.

1. The Total Authorities column includes the authorities received or transferred for the EBP as a result of the December 12, 2003 reorganization.
2. The Actual Spending column includes the actual amounts received or transferred for the EBP as a result of the December 12, 2003 reorganization.
3. In 2003-04 the Canadian Air Transport Security Authority (CATSA) received its own Vote. TC payments to CATSA ceased after fiscal year 2002-03.



## 5.8 Transfer Payments

Table 1 Summary of Transfer Payments by Program/Business Line

Business Line (\$000s)	Actual 2001-02	Actual 2002-03	Main Estimates	2003-04		
				Planned Spending	Total Authorities <sup>1</sup>	Actual Spending <sup>2</sup>
GRANTS						
• Policy	122,272	23,377	23,987	23,987	23,987	23,975
• Programs and Divestiture	19,800	-	-	-	-	-
• Safety and Security	9,069	100	-	-	1,142	1,102
• Departmental Administration	-	-	-	-	-	-
Total Grants	151,141	23,477	23,987	23,987	25,129	25,077
CONTRIBUTIONS						
• Policy	35,722	41,061	49,766	49,766	142,240	103,023
• Programs and Divestiture <sup>3</sup>	194,168	212,388	362,972	362,972	359,843	212,104
• Safety and Security	13,378	39,624	18,523	18,523	19,860	17,312
• Departmental Administration	-	100	-	-	-	-
Total Contributions	243,269	293,173	431,261	431,261	521,943	332,439
TOTAL TRANSFER PAYMENTS						
	394,410	316,649	455,248	455,248	547,072	357,516

Due to rounding, columns may not add to totals shown.

1. The Total Authorities column includes the authorities received or transferred as a result of the December 12, 2003 reorganization.
2. The Actual Spending column includes the actual amounts received or transferred as a result of the December 12, 2003 reorganization.
3. Includes statutory payments for the Victoria Bridge in Montreal and the Northumberland Strait Crossing subsidy.

(Continued on next page)

## Transfer Payments (continued)

Table 2 Details of Transfer Payments by Program/Business Line

GRANTS				2003-04		
Business Line (\$000s)	Actual 2001-02	Actual 2002-03	Main Estimates	Total Planned Spending	Total Authorities <sup>1</sup>	Actual Spending <sup>2</sup>
<b>Policy</b>						
• Grant to the Province of British Columbia in respect of the provision of ferry and coastal freight and passenger services	22,954	23,377	23,987	23,987	23,987	23,975
• Grant to Canadian airlines and specialty air operators, as payments of financial assistance in respect to losses incurred due to the temporary closure of Canadian air space as determined by the Minister of Transport	99,318	-	-	-	-	-
<b>Total Policy Grants</b>	<b>122,272</b>	<b>23,377</b>	<b>23,987</b>	<b>23,987</b>	<b>23,987</b>	<b>23,975</b>
<b>Programs and Divestiture</b>						
• Grants to Canadian airports, as payments of financial assistance in respect to heightened security and policing at airports, as determined by the Minister of Transport	19,800	-	-	-	-	-
<b>Total Programs and Divestiture Grants</b>	<b>19,800</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>

(Continued on next page)

## Transfer Payments *(continued)*

**Table 2**      **Details of Transfer Payments by Program/Business Line**

<b>GRANTS</b>		<b>2003-04</b>				
		<b>Actual 2001-02</b>	<b>Actual 2002-03</b>	<b>Main Estimates</b>	<b>Total Planned Spending</b>	<b>Actual Spending<sup>2</sup></b>
<b>Business Line (\$000s)</b>					<b>Total Authorities<sup>1</sup></b>	
<b>Safety and Security</b>						
• Grant to the International Civil Aviation Organization for the Safety oversight program						
		100	100	-	-	-
• Grants to Canadian airlines to implement immediate improvements to airport pre-board screening practices, as determined by the Minister of Transport						
		7,589	-	-	-	-
• Grants to Canadian airports for the installation of selected explosive detection systems						
		1,130	-	-	-	-
• Grant to the International Civil Aviation Organization (ICAO) - ICAO Universal Security Audit						
		250	-	-	42	42
• Grant to close grade crossings						
		-	-	-	100	60
• Grant to the Ottawa Macdonald-Cartier International Airport for security enhancements						
		-	-	-	1,000	1,000
<b>Total Safety and Security Grants</b>		9,069	100	-	1,142	1,102
<b>TOTAL GRANTS</b>		151,141	23,477	23,987	25,129	25,077

*(Continued on next page)*

## Transfer Payments *(continued)*

**Table 2 Details of Transfer Payments by Program/Business Line**

<b>CONTRIBUTIONS</b>			<b>2003-04</b>			
<b>Business Line (\$000s)</b>	<b>Actual 2001-02</b>	<b>Actual 2002-03</b>	<b>Main Estimates</b>	<b>Total Planned Spending</b>	<b>Total Authorities<sup>1</sup></b>	<b>Actual Spending<sup>2</sup></b>
<b>Policy</b>						
• Contributions for non-VIA Rail passenger services:						
○ Quebec North Shore & Labrador Railway	2,000	2,000	-	-	2,333	<b>2,334</b>
○ Quebec North Shore & Labrador Railway - Capital	-	173	-	-	150	<b>150</b>
○ Algoma Central Railway Inc.	2,100	2,100	525	525	2,100	<b>2,100</b>
○ Ontario Northland Transportation Commission	2,500	2,500	-	-	2,500	<b>2,500</b>
• Contributions for ferry and coastal passenger and freight services	7,895	8,027	8,036	8,036	8,036	<b>8,036</b>
• Payment to the Canadian Wheat Board for the acquisition and leasing of hopper cars for the transportation of grain in Western Canada	16,416	16,045	17,495	17,495	13,851	<b>12,913</b>
• Allowances to former employees of Newfoundland railways, steamships and telecommunications services transferred to Canadian National Railways	1,016	964	987	987	892	<b>891</b>
• Transportation Association of Canada	182	91	188	188	188	<b>113</b>
• Contribution to Canadian National Railways towards the Quebec bridge restoration program	600	600	600	600	600	<b>600</b>
• Toronto Waterfront revitalization project	500	5,200	4,400	4,400	622	<b>622</b>

*(Continued on next page)*



## Transfer Payments *(continued)*

**Table 2      Details of Transfer Payments by Program/Business Line**

<b>CONTRIBUTIONS</b>				<b>2003-04</b>		
<b>Business Line (\$000s)</b>	<b>Actual 2001-02</b>	<b>Actual 2002-03</b>	<b>Main Estimates</b>	<b>Total Planned Spending</b>	<b>Total Authorities<sup>1</sup></b>	<b>Actual Spending<sup>2</sup></b>
• Toronto Waterfront Revitalization Corporation in support of the Toronto waterfront revitalization initiatives	-	-	-	-	20,278	5,555
• Contribution to the Greater Toronto Airports Authority for the air rail link	-	-	-	-	19,450	6,863
• Strategic highway infrastructure program:						
o Highway component	-	-	3,035	3,035	900	308
o Border Crossing - Planning and integration	-	330	4,000	4,000	3,560	959
o Intelligent Transportation Systems	-	1,264	10,500	10,500	10,500	1,092
• Payment to Ridley Terminals Incorporated for repayment of outstanding loans	-	-	-	-	77,000	64,000
• Ferry service operating agreements with NFL Holdings Ltd:						
• Saint John-Digby service	806	783	-	-	-	-
• Intelligent Transportation Systems-Deployment and Integration Plan	1,494	758	-	-	102	89
• Intelligent Transportation Systems Society of Canada	125	188	-	-	-	-
• Intelligent Transportation Systems Outreach Program	34	-	-	-	-	-
• Contribution to the St-Lawrence Seaway Management Corporation	54	38	-	-	-	-

*(Continued on next page)*

## Transfer Payments *(continued)*

**Table 2      Details of Transfer Payments by Program/Business Line**

CONTRIBUTIONS			2003-04			
Business Line (\$000s)	Actual 2001-02	Actual 2002-03	Main Estimates	Total Planned Spending	Total Authorities <sup>1</sup>	Actual Spending <sup>2</sup>
• Contribution to the St.-Lawrence Economic Development Council	-	-	-	-	8	5
• Contribution to the University of British Columbia for transportation research studies	-	-	-	-	50	50
• Contribution to the International Civil Aviation Organization for the establishment of an International Registry	-	-	-	-	20	20
• Transferred to Human Resources and Skills Development for the Toronto Waterfront Revitalization initiative as a result of Dec. 12, 2003 reorganization					(20,900)	(6,177)
<b>Total Policy Contributions</b>	<b>35,722</b>	<b>41,061</b>	<b>49,766</b>	<b>49,766</b>	<b>142,240</b>	<b>103,023</b>
<b>Programs and Divestiture</b>						
• Contributions for the operation of municipal or other airports:						
○ Original program	2,196	1,752	1,591	1,591	2,878	2,877
○ Non National Airport System airports under the National Airports Policy	50	-	-	-	-	-
○ Airports capital assistance program	43,314	32,386	44,000	44,000	39,113	32,210

*(Continued on next page)*

## Transfer Payments *(continued)*

**Table 2 Details of Transfer Payments by Program/Business Line**

CONTRIBUTIONS			2003-04			
Business Line (\$000s)	Actual 2001-02	Actual 2002-03	Main Estimates	Total Planned Spending	Total Authorities <sup>1</sup>	Actual Spending <sup>2</sup>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Newfoundland and Labrador - Construct runways and related facilities in Labrador (Davis Inlet, Charlottetown Square Island, Black Tickle, Paradise River, Fogo Island, Fox Harbour, Cartwright, Makkovik, Mary's Harbour, Nain, Rigolet, Port Hope Simpson, Postville, Hopedale and Williams Harbour)</li> </ul>	1,938	588	-	-	1,000	933
<ul style="list-style-type: none"> <li>Contributions to provinces toward highway improvements to enhance overall efficiency and promote safety while encouraging, from a regional economic perspective, industrial development and tourism:               <ul style="list-style-type: none"> <li>o New Brunswick</li> <li>o Outaouais Road Development Agreement</li> <li>o Nova Scotia</li> <li>o Newfoundland and Labrador regional trunk roads</li> <li>o TransCanada Highway Agreement - Newfoundland and Labrador</li> <li>o Contribution to Prince Edward Island for Greenwich Road Improvement</li> </ul> </li> </ul>	14,927	38,382	39,452	39,452	37,889	37,889
	4,193	2,302	2,571	2,571	5,129	5,129
	1	-	-	-	-	-
	14,110	9,829	-	-	3,300	3,265
	33,784	16,303	3,957	3,957	5,469	5,372
	-	1,100	-	-	63	26

*(Continued on next page)*

## Transfer Payments *(continued)*

**Table 2 Details of Transfer Payments by Program/Business Line**

CONTRIBUTIONS			2003-04			
Business Line (\$000s)	Actual 2001-02	Actual 2002-03	Main Estimates	Total Planned Spending	Total Authorities <sup>1</sup>	Actual Spending <sup>2</sup>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• (S) Payments to the Canadian National Railway Company in respect of the termination of the collection of tolls on the Victoria Bridge, Montreal and for rehabilitation work on the roadway portion of the bridge</li> </ul>	3,072	3,300	3,300	3,300	3,244	<b>3,244</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• (S) Northumberland strait crossing subsidy payment</li> </ul>	48,324	48,956	50,400	50,400	51,147	<b>51,147</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Contribution to the province of Prince Edward Island for policing services in respect of the Confederation Bridge</li> </ul>	227	230	230	230	230	<b>230</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Contribution to the Sudbury Airport Community Development Corporation for the cost associated with the improvements/expansion of the Sudbury air terminal building</li> </ul>	264	166	870	870	870	<b>870</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Contributions in support of the divestiture of the non-National Airport System</li> </ul>	-	-	-	-	50	<b>50</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Contribution to "Ville de Rimouski" for infrastructure projects at Rimouski Airport</li> </ul>	-	-	-	-	320	<b>156</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Contribution to the Comox Valley Airport Commission for the construction of airside infrastructure</li> </ul>	-	-	-	-	1,900	<b>1,235</b>

(S): Statutory payments

*(Continued on next page)*



## Transfer Payments *(continued)*

**Table 2 Details of Transfer Payments by Program/Business Line**

CONTRIBUTIONS				2003-04		
Business Line (\$000s)	Actual 2001-02	Actual 2002-03	Main Estimates	Total Planned Spending	Total Authorities <sup>1</sup>	Actual Spending <sup>2</sup>
• Contribution to the Montreal Airports Authority for costs associated with the change in name to the Pierre-Elleiot-Trudeau International Airport	-	-	-	-	50	50
• Port Divestiture Fund	21,574	22,102	-	-	23,992	1,697
• Moving On Sustainable Transportation	561	95	700	700	515	490
• Transition assistance program re: elimination of the Atlantic region freight subsidies:						
o Nova Scotia	661	868	-	-	-	-
o Quebec	90	-	-	-	-	-
o Prince Edward Island	-	72	-	-	-	-
• Contribution to the City of North Bay towards the costs associated with the expansion or replacement of the North Bay air terminal	2,697	-	-	-	-	-
• Provision of a financial contribution to the Hudson Bay Port Company, in consideration of the transfer of the Port of Churchill	19	-	-	-	-	-
• Special capital contributions:						
o Thompson Airport	21	300	2,093	2,093	300	69
o Stephenville Airport	37	-	-	-	-	-
o Kapuskasing Airport	110	148	-	-	-	-
• Strategic Highway Infrastructure Program:						
o Highway component	1,998	25,802	185,158	185,158	155,008	57,011
o Border Crossing Transportation Initiative	-	7,667	14,200	14,200	14,200	7,548

*(Continued on next page)*

## Transfer Payments *(continued)*

**Table 2 Details of Transfer Payments by Program/Business Line**

CONTRIBUTIONS			2003-04			
Business Line (\$000s)	Actual 2001-02	Actual 2002-03	Main Estimates	Total Planned Spending	Total Authorities <sup>1</sup>	Actual Spending <sup>2</sup>
• Action Plan 2000 for climate change:						
○ Urban showcase	-	-	12,950	12,950	12,916	385
○ Freight initiatives	-	40	1,500	1,500	260	221
<b>Total Programs and Divestiture Contributions</b>	<b>194,168</b>	<b>212,388</b>	<b>362,972</b>	<b>362,972</b>	<b>359,843</b>	<b>212,104</b>
<b>Safety and Security</b>						
• National Safety Code:						
○ Newfoundland and Labrador	241	241	181	181	241	241
○ Prince Edward Island	202	202	151	151	202	202
○ Nova Scotia	413	413	310	310	414	414
○ New Brunswick	296	296	222	222	296	296
○ Quebec	986	986	739	739	986	986
○ Ontario	1,488	1,488	1,116	1,116	1,488	1,488
○ Manitoba	-	733	275	275	367	367
○ Saskatchewan	386	386	290	290	386	386
○ Alberta	680	680	510	510	680	680
○ British Columbia	515	516	387	387	515	515
○ Northwest Territories	175	175	131	131	175	175
○ Yukon Territory	175	175	131	131	175	175
• Payments in support of crossing improvements approved under the <i>Railway Safety Act</i>	7,495	7,495	7,495	7,495	7,440	7,440
• Contributions to the Railway Association of Canada for Operation Lifesaver	200	200	200	200	200	200
• Payments to other governments or international agencies for the operation and maintenance of airports, air navigation and airways facilities	-	-	385	385	-	-

*(Continued on next page)*

## Transfer Payments *(continued)*

**Table 2 Details of Transfer Payments by Program/Business Line**

CONTRIBUTIONS			2003-04			
Business Line (\$000s)	Actual 2001-02	Actual 2002-03	Main Estimates	Total Planned Spending	Total Authorities <sup>1</sup>	Actual Spending <sup>2</sup>
• Contribution to airlines for security enhancements to aeroplane cockpits	-	25,368	6,000	6,000	6,000	3,452
• Contribution to the Ottawa Macdonald-Cartier International Airport for security modifications	-	-	-	-	103	103
• Contribution to the Canadian Business Aircraft Association	126	269	-	-	-	-
• Received from the Department of Fisheries and Oceans for Rescue Safety and Environmental Response as a result of the December 12, 2003 reorganization					192	192
<b>Total Safety and Security Contributions</b>	<b>13,378</b>	<b>39,624</b>	<b>18,523</b>	<b>18,523</b>	<b>19,860</b>	<b>17,312</b>
<b>Departmental Administration</b>						
• Contribution to Society for 100th Anniversary of Flight	-	100	-	-	-	-
<b>Total Departmental Administration Contributions</b>	<b>-</b>	<b>100</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>TOTAL CONTRIBUTIONS</b>	<b>243,269</b>	<b>293,173</b>	<b>431,261</b>	<b>431,261</b>	<b>521,943</b>	<b>332,439</b>
<b>Total Transfer Payments</b>	<b>394,410</b>	<b>316,649</b>	<b>455,248</b>	<b>455,248</b>	<b>547,072</b>	<b>357,516</b>

Due to rounding, columns may not add to totals shown.

1. The Total Authorities column includes the authorities received or transferred as a result of December 12, 2003 reorganization.
2. The Actual Spending column includes the actual amounts received or transferred as a result of December 12, 2003 reorganization.

## 5.9 Loans, Investments and Advances by Business Line

Business Line (\$000s)	2003-04					
	Balance Actual 2001-02	Balance Actual 2002-03	Main Estimates	Balance Planned Spending	Total Authorities	Balance Actual
<b>Programs and Divestiture</b>						
• Loan to Saint John Harbour Bridge Authority	25,024	24,152	-	23,152	-	23,481
• Loan in Canadian Airport Authorities	-	19,221	-	18,595	-	18,595
• Loans assumed from the former St. Lawrence Seaway Authority	716	692	-	686	-	179
<b>Total Programs and Divestiture - Loans</b>	25,740	44,065	-	42,433	-	42,255
<b>Policy</b>						
• Investment in to Ridley Terminals Inc.	90,000	90,000	-	90,000	-	90,000
<b>Departmental administration</b>						
• Investment in Royal Canadian Mint <sup>1</sup>	-	40,000	-	-	-	-
<b>TOTAL LOANS, INVESTMENTS AND ADVANCES</b>	<b>115,740</b>	<b>174,065</b>	<b>-</b>	<b>132,433</b>	<b>-</b>	<b>132,255</b>

Due to rounding, columns may not add to totals shown.

1. With the transfer of the Royal Canadian Mint from the Minister of Transport to the Minister of National Revenue, the investment in the Royal Canadian Mint is now presented in the Canada Revenue Agency's 2003-04 DPR.

## 5.10 Contingent Liabilities

Type of Contingent Liabilities (\$000s)	As at		
	March 31, 2002	March 31, 2003	March 31, 2004
Bond and loan guarantees	64,147	63,000	-
Litigations <sup>1</sup>	8,340	7,855	33,404
<b>TOTAL CONTINGENT LIABILITIES</b>	<b>72,487</b>	<b>70,855</b>	<b>33,404</b>

Due to rounding, columns may not add to totals shown.

1. The 2002-03 DPR presented two types of litigations: Injury or loss of life and breach of contract. As result of an internal financial management review, they are now combined under Litigations and presented as one line item.



## 5.11 Major Regulatory Initiatives

Purpose of Regulatory Initiative	Expected Results	Performance Measurement Criteria	Results Achieved
<b>Review of the Computer Reservation Systems (CRS) Regulations</b> , intended to move to a more deregulated system consistent with rapidly changing market conditions, advancements in technology and developments in other jurisdictions.	Amendments to the 1995 CRS Regulations to reflect new market realities.	Publication of proposed amendments to the CRS Regulations in fall 2003.  Stakeholders consulted and generally in agreement with proposed amendments.  Final amendments reflecting consultations by spring 2004.	Proposed amendments to the CRS Regulations were published in the <i>Canada Gazette</i> Part I in October 2003.  Extensive consultations completed with key stakeholders, other Government departments and officials in other jurisdictions.  Publication of final regulations in Part II of <i>Canada Gazette</i> in May 2004.
<b>Amend the <i>Aeronautics Act</i></b> to address fatigue management, liability insurance, aviation companies' management systems, analysis and reporting of safety data, and new compliance and enforcement tools.	Modernized legislative requirements to respond to industry needs.	Successful passing of the <i>Aeronautics Act</i> Bill by Parliament, which will result in enhanced aviation safety.	Parliament prorogued before the amendment bill was passed. The goal is to introduce the amendment bill in 2004-05.
<b>Reform all regulations, standards and documents under the <i>Canada Shipping Act, 2001</i></b> (CSA 2001).	Phase 1: More than 100 existing regulations will be reformed into approximately 30 regulations by late 2006.  Phase 2: Approximately 35 regulations will be reformed into approximately 11 regulations.	New and amended regulations are approved for final publication in Part II of the <i>Canada Gazette</i> . Resulting regulations are modernized, streamlined and harmonized, and in accordance with the new CSA 2001.	Phase 1 of the CSA 2001 Regulatory Reform Project was in progress throughout the entire 2003-04 reporting period. Anticipated completion of Phase 1 is late 2006.
<b>Amend the Canadian Aviation Security Regulations</b> to expand program for screening of non-passengers.	To restrict access to restricted areas to holders of current passes, or persons subject to screening.	The prevention of non-eligible persons from gaining access to restricted areas.	Increased control of access to restricted areas.

## 5.12 Horizontal Initiatives

Name of Initiative: MARINE SECURITY		Name of lead Department(s): TRANSPORT CANADA	
Start Date: 2001	End Date: Ongoing	Total Federal Funding Allocation: \$172.5 million	
Description of Initiative:			
<p>The Marine Security Initiative is a major initiative to improve security at Canadian ports, in waterways, and in territorial waters. Elements of the initiative include:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Increased surveillance and tracking of marine traffic,</li><li>• Improved co-ordination and consultations on marine security,</li><li>• Clearance programs for marine sector employees,</li><li>• Additional requirements of visas for foreign seafarers joining ships in Canada,</li><li>• Implementing new detection equipment in Canadian ports to monitor containers,</li><li>• Additional resources from the RCMP for emergency response and supporting marine security,</li><li>• Marine Security initiatives will ensure that Canada will meet current international standards and obligations, including those being developed by the International Maritime Organization.</li></ul> <p>These measures will also ensure that Canada remains competitive with our international trading partners, by meeting their expectations for maritime security.</p>			
Shared Outcome(s):			
<p>The following are planned shared outcomes and activities in marine security.</p> <p><u>Key activities include:</u></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Domain Awareness – increased surveillance and tracking of marine traffic</li><li>• Responsiveness – Additional resources for emergency response and supporting marine security.</li><li>• Safeguarding - Includes clearance programs for marine sector employees working in restricted areas, visas for foreign seafarers joining ships in Canada and new detection equipment in Canadian ports to monitor containers.</li><li>• Collaboration – Improved coordination and consultation on marine security</li></ul> <p><u>Ultimate Outcome:</u></p> <p>To improve maritime security at Canadian ports, waterways and territorial waters.</p>			

(Continued on next page)

## Horizontal Initiatives (continued)

Name of Initiative: MARINE SECURITY	Name of lead Department(s): TRANSPORT CANADA
<p><b>Governance Structure:</b> The Government of Canada created the Interdepartmental Marine Security Working Group, chaired by Transport Canada, to identify and coordinate federal government actions in support of Canada's objectives concerning public security and anti-terrorism in the maritime realm, as well as its international marine security obligations. Under the guidance of the working group, each partnering Department is responsible for the following, as announced in January 2003.</p>	
<p><b>Transport Canada:</b> Leads the government's initiatives in marine security enhancements. Chairs the Interdepartmental Marine Security Working Group. Regulatory development in support of new International Maritime Organization requirements; Marine Security Oversight and Enforcement (Phase I); and Marine Facilities Restricted Area Access Clearance Program (to be carried out with RCMP and Canadian Security Intelligence Service support).</p>	
<p><b>Department of Fisheries and Oceans (DFO)/Canadian Coast Guard:</b> Contributor to the enhancement of the level of domain awareness within the Canadian exclusive economic zone through increased surveillance activities and the implementation of shore based Automatic Identification System infrastructure and the development of a long range vessel tracking capability. As well, during the reporting period, DFO increased its level of on-water capability for response to marine security incidents. The continuation of LORAN-C, a long-range radio navigation position fixing system, supported collaboration initiatives with the U.S.</p>	
<p><b>Citizenship and Immigration:</b> Imposition of visas for seafarers joining ship in Canada (to be carried out with Canadian Security Intelligence Service support); Enhanced Passenger and Crew Screening.</p>	
<p><b>Public Safety and Emergency Preparedness Canada:</b> Counter-Terrorism Training Exercises.</p>	
<p><b>Canada Border Services Agency:</b> Installation of radiation detection equipment at key ports.</p>	
<p><b>Royal Canadian Mounted Police:</b> National Ports Project; Emergency Response Team training.</p>	
<p><b>Department of National Defence:</b> Contributes to improved collaboration and coordination through a Maritime Information Management and Data Exchange and enhanced domain awareness employing High Frequency Surface Wave Radar network for the surveillance of strategic high traffic coastal areas.</p>	

(Continued on next page)

## Horizontal Initiatives (continued)

Name of Initiative: MARINE SECURITY						
Federal Partners	Name of Programs	Total Allocation (\$000s)	Forecast 2003-04 Spending (\$000s)	Actual 2003-04 Spending (\$000s)	2003-04 Planned Results	2003-04 Achieved Results
1. Transport Canada	a) Marine Security Coordination Fund	03-04 to 07-08: \$16,200 Ongoing: \$2,000	\$5,100	\$950	The allocation of resources in support of one-time or limited-period projects by departments or agencies that will contribute to the improvement of the coordination of marine security efforts across federal government departments and agencies and with other jurisdictions involved in marine security.	Maritime Information Management and Data Exchange – development of concept of operations in support of definition study in 2004-05.
	b) International Maritime Organization Regulatory Development	\$3,200	\$1,100	\$1,060	Principal outcomes (first 18 months): Implementation of Canada's international commitments, namely amendments to the Safety of Life at Sea Convention and the International Code of Ship and Port Facility Security by July 2004 resulting in a much enhanced marine security posture.	Not available (N/A).
	c) Marine Security Oversight and Enforcement Program	03-04: \$1,000 04-05 to 07-08: \$13,500 Ongoing: \$3,000	\$1,000	\$678	Improve security onboard ships and at marine facilities by establishing minimum security standards.	N/A

(Continued on next page)

## Horizontal Initiatives (continued)

Name of Initiative: MARINE SECURITY						
Federal Partners	Name of Programs	Total Allocation (\$000s)	Forecast 2003-04 Spending (\$000s)	Actual 2003-04 Spending (\$000s)	2003-04 Planned Results	2003-04 Achieved Results
	d) Marine Facilities Restricted Area Access Clearance Program	03-04 to 07-08: \$11,800 Ongoing: \$2,000	\$3,600	\$1,323	Implementation of the infrastructure required to process the Marine Facilities Restricted Area Access Clearances will be completed by fall 2004.  Transportation Security Clearances will be processed at a rate of 10,000 clearances per annum.	N/A
2. Department of Fisheries and Canadian Coast Guard	a) Automatic Identification System and Long Range Vessel Identification and Tracking	03-04: \$1,500 04-05: \$4,500 05-06: \$11,500 06-07: \$8,500 07-08 & ongoing: \$1,500	\$1,500	\$1,500	Funding received through preliminary project approval in 2003-04 to develop effective project approval document and continuation of test bed projects.	Effective project approval granted by Treasury Board. Test bed projects completed.
	b) Air Surveillance Flights (DFO)	03-04 & ongoing: \$2,000	\$2,000	\$2,000	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Increase in patrol hours.</li> <li>• Support information exchange between government departments.</li> <li>• Enhance interoperability.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Patrol hours increased by approximately 40%.</li> <li>• DND provided with enhanced information.</li> </ul>

(Continued on next page)



## Horizontal Initiatives (continued)

Name of Initiative: MARINE SECURITY						
Federal Partners	Name of Programs	Total Allocation (\$000s)	Forecast 2003-04 Spending (\$000s)	Actual 2003-04 Spending (\$000s)	2003-04 Planned Results	2003-04 Achieved Results
3. Citizenship and Immigration Canada & the Canadian Security Intelligence Service	a) Passenger and Crew Screening	\$3,600	\$3,600	\$2,800	<ul style="list-style-type: none"> <li>Design and implement marine security training.</li> <li>Assign Marine Security Officers in various regions including B.C., Atlantic, Newfoundland and Quebec, a total of 21 full time officers.</li> <li>Develop policy and procedures manual for officers.</li> <li>Research and obtain specialized equipment for Marine Security Officers including floater vests, no-spark flashlights, footwear, etc.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>21 full time officers hired in Atlantic, B.C., and Quebec.</li> <li>Marine security training course developed and delivered to new officers.</li> <li>Officers equipped with specialized equipment for marine security.</li> <li>Policy and procedures manual developed for officers.</li> </ul>
	b) Visas for seafarers joining ships in Canada	\$500	\$700	\$500	<ul style="list-style-type: none"> <li>Significant reduction in the number of seafarers attempting to illegally enter Canada.</li> <li>Reduction of 90% of the 51 persons posing as crewmen arriving in Canadian airports annually.</li> <li>Reduction of 90% in the 85 persons intercepted while attempting to travel to Canada under fraudulent documents.</li> </ul>	<p>Removal of visa exemption into force June 11, 2003.</p> <p>No data captured.</p>

(Continued on next page)

## Horizontal Initiatives (continued)

Name of Initiative: MARINE SECURITY						
Federal Partners	Name of Programs	Total Allocation (\$000s)	Forecast 2003-04 Spending (\$000s)	Actual 2003-04 Spending (\$000s)	2003-04 Planned Results	2003-04 Achieved Results
4. Public Safety and Emergency Preparedness Canada	Counter-Terrorism Training exercises	\$174	\$174	\$40	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Create awareness of federal counter-terrorism responsibility resources and arrangement amongst first responders, other levels of government and international partners.</li> <li>• Promote best practices in counter-terrorism response.</li> <li>• Identify vulnerabilities and areas of improvement and ensure that national counter-terrorism arrangements are consistent with the evolving threat environment.</li> <li>• Build stronger linkages between all organizations in Canada that have counter-terrorism responsibilities.</li> <li>• Reassure international partners as to Canada's capacity to respond effectively to marine-based incidents.</li> </ul>	Established work schedule, planning milestones, and strategic scope and goals for this, the first two maritime exercises.

(Continued on next page)

## Horizontal Initiatives (continued)

Name of Initiative: MARINE SECURITY						
Federal Partners	Name of Programs	Total Allocation (\$000s)	Forecast 2003-04 Spending (\$000s)	Actual 2003-04 Spending (\$000s)	2003-04 Planned Results	2003-04 Achieved Results
5. Canada Border Services Agency	Radiation Detection Equipment	\$9,500	\$5,300	\$500	Implementation of radiation detection technology at marine ports of Vancouver, Montreal, Halifax and Saint John to screen 100% of marine containers entering Canada.	One airborne radiation detection system implemented at each port; procurement process begun for portal radiation detection systems.
6. Department of National Defence	High Frequency Surface Wave Radar (HFSWR) at four-five sites	N/A	N/A	N/A	Establish a network of four to five High Frequency Surface Wave Radar (HFSWR) sites (which will be integrated with the two existing HFSWR sites).	Project established.
7. Royal Canadian Mounted Police	Emergency Response Team Training	\$2,600	\$600	\$600	<ul style="list-style-type: none"> <li>• New funding for Emergency Response Team Armed Ship Boarding.</li> <li>• Assessment of training needs.</li> <li>• Development of Course Training Standards and National Guidelines.</li> <li>• Training of instructors.</li> <li>• Deliver training by fiscal year 2004-05.</li> </ul>	N/A
<b>TOTAL</b>		N/A	N/A	N/A		

(Continued on next page)

## Horizontal Initiatives (continued)

<b>Name of Initiative:</b> MARINE SECURITY
<b>Comments on Variances:</b> <p>Considerable progress has been noted on most of the projects approved under the Marine Security Coordination Fund. However, few projects require further developmental work, as their impacts on departmental operations are far more complex than initially anticipated. Further assessment and analytical work is currently being carried out by departments to ensure that all issues (i.e.; technological and legal) are being dealt with diligently to ensure a quick and smooth implementation.</p>
<b>Results Achieved by Non-Federal Partners:</b>  N/A
<b>Contact:</b>  Gerry Frappier, Director General, Marine Security, Transport Canada

(Continued on next page)

## Horizontal Initiatives (continued)

Name of Initiative: ROAD SAFETY VISION 2010		Name of lead Department(s): TRANSPORT CANADA
Start Date: 2000	End Date: 2010	Total Federal Funding Allocation: \$21.2 million
<p><b>Description of Initiative:</b></p> <p>Road Safety Vision 2010 is the national road safety plan that aims to make Canada's roads the safest in the world by 2010. All ministers responsible for transportation and highway safety endorsed the plan in the fall of 2000.</p> <p>The principal difference between Road Safety Vision 2010 and its predecessor (Road Safety Vision 2001) is the inclusion of a quantitative national target (30 % decreases in fatalities and serious injuries by 2010) and several sub-targets that address the key road safety issues (e.g., seat belt and proper child restraint use, drinking and driving, rural road safety and commercial vehicle safety). To achieve our national target, traffic fatalities and serious injuries must decrease by 900 and 5,500, respectively, by 2010. In 2002, Canada's fatality rate was eighth-lowest among Organisation for Economic Co-operation and Development member countries.</p> <p>More detailed information on Canada's efforts to have the world's safest roads can be found at <a href="http://www.tc.gc.ca/roadsafety/vision/menu.htm">www.tc.gc.ca/roadsafety/vision/menu.htm</a></p>		
<p><b>Shared Outcome(s):</b></p> <p>All partnering efforts support one or more of the four strategic objectives of Road Safety Vision 2010 — raising awareness of road safety issues; improving communication, cooperation and collaboration among road safety agencies; enhancing enforcement measures; and improving national road safety data quality and collection — and will result in safer road travel for all Canadians.</p>		
<p><b>Governance Structure:</b></p> <p>A framework for accountability, which involves task forces comprised of stakeholders from the federal, provincial/territorial governments as well as key public and private sector agencies, has been established to develop and implement initiatives to meet the target objectives. Each year, the Council of Deputy Ministers is provided with a report that summarises activities carried out and progress made towards achievement of the targets of the Vision.</p>		

(Continued on next page)



## Horizontal Initiatives (continued)

Name of Initiative: ROAD SAFETY VISION 2010						
Federal Partners	Name of Programs	Total Allocation (\$000s)	Forecast 2003-04 Spending (\$000s)	Actual 2003-04 Spending (\$000s)	2003-04 Planned Results	2003-04 Achieved Results
1. Transport Canada	Road Safety Vision 2010 Program	\$21,235	TC forecasted spending pertains to the overall Road Safety Vision 2010 programs - \$21,235.	TC actual spending pertains to the overall Road Safety Vision 2010 programs - \$21,235	The national target calls for a 30% decrease in the average number of road users killed or seriously injured during the 2008-2010 period compared with 1996-2001 average figures.	2003-04 Data not yet available.
2. Royal Canadian Mounted Police	Data not available.					
3. Health Canada						
		Total	N/A	N/A	N/A	
Comments on Variances: N/A						
Results Achieved by Non-Federal Partners: N/A						
Contact: Paul Gutoskie, Manager, Road Safety Vision, Transport Canada						

## 5.13 Procurement and Contracting

### **Role played by procurement and contracting in delivering programs:**

Procurement and contracting are critical in supporting Transport Canada's programs. Procurement allows the Department to complement existing expertise with specialized knowledge and services in support of its mandate.

### **Overview of the contracting management processes and strategy within the Department:**

Transport Canada operates in a decentralized environment with procurement specialists located at both headquarters and regional offices. In addition, Transport Canada delegates varying levels of procurement authority to managers and to designated departmental contracting specialists. The low dollar value procurement authority delegated to managers enables them to meet immediate operational requirements. Procurement specialists who have a high degree of expertise and experience with more complex requirements handle all other procurement requirements.

Transport Canada's delegation framework is aimed at facilitating procurement in the Department.

A departmental contract review committee reviews for compliance to Treasury Board Secretariat policies, guidelines and directives, and approves all proposed non-competitive contracts above \$25,000.

On average, Transport Canada awards 7,000 contracts with an approximate value of \$35.5 million per year. These numbers do not include call-ups under Public Works and Government Services Canada (PWGSC) standing offers or contracts awarded by PWGSC on Transport Canada's behalf.

### **Progress and new initiatives enabling effective and efficient procurement practices:**

The Department maintains an Intranet site for managers and staff which contains bulletins on a variety of procurement subjects, a materiel and contracting guide specific for the use of managers, and information documents specific for the use of contracting specialists. Several courses on contracting have also been developed and are being delivered to managers and staff on a regular basis.

5.14 External Charging Information

To be consistent with previous external charging reports, this table was prepared using the 2002-03 Departmental Performance Report instructions and the Treasury Board Secretariat’s External Charging Policy as guides. We understand that the External Charging Policy is under review as a result of the new *User Fee Act* that came into force on March 31, 2004. However, at the time of preparation there was no government-wide interpretation of how to apply the new Act. Transport Canada has **shaded** those external charges that we believe may be “user fees” as defined in the *User Fee Act*. Please note that the **unshaded** items are exceptions to the External Charging Policy and, in our opinion at this time, are not “user fees” as defined in the *User Fee Act*.

Revenue/Fee Activity	Revenue/ Fee Type	Revenue/Fee Setting Authority	2003-04 Forecast Revenue <sup>1</sup> (\$000s)	2003-04 Actual Revenue (\$000s)	Est. Full Cost <sup>2</sup> (\$000s)	Service Standard	Perfor- mance Results	Consultations & Analysis	Dispute Management
PROGRAMS AND DIVESTITURE									
Airports — Concessions	Lease and Use of Public Property	<i>Federal Real Property and Federal Immovables Act</i> <a href="http://laws.justice.gc.ca/en/E-8.4/index.html">laws.justice.gc.ca/ en/E- 8.4/index.html</a>	Not available (N/A)	855	N/A	N/A	N/A	Concession contracts are tendered.	N/A
Airports — Sales	Sales of goods and information products	<i>Financial Administration Act</i> <a href="http://laws.justice.gc.ca/en/E-11/index.html">laws.justice.gc.ca/ en/E- 11/index.html</a>	N/A	112	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A

(Continued on next page)

# External Charging Information (continued)

Revenue/Fee Activity	Revenue/Fee Type	Revenue/Fee Setting Authority	2003-04 Forecast Revenue <sup>1</sup> (\$000s)	2003-04 Actual Revenue (\$000s)	Est. Full Cost <sup>2</sup> (\$000s)	Service Standard	Performance Results	Consultations & Analysis	Dispute Management
Airports — Rentals	Lease and use of Public property	<i>Federal Real Property and Federal Immovables Act</i> <a href="http://laws.justice.gc.ca/en/F-84/index.html">laws.justice.gc.ca/en/F-84/index.html</a>	N/A	5,282	N/A	N/A	N/A	Land leases are negotiated pursuant to the Real Property policy. Space leases are similarly established within terminal buildings.	N/A
Airports — General Terminal Fees, Landing Fees, Aircraft Parking Charges ASCR fees located at: <a href="http://www.tc.gc.ca/aa/aa129/aa129a.html">www.tc.gc.ca/aa/aa129/aa129a.html</a>	Services of a non-regulatory nature	Section 4.4 (2) of the <i>Aeronautics Act</i> ( <a href="http://laws.justice.gc.ca/en/A-2/index.html">laws.justice.gc.ca/en/A-2/index.html</a> ), and Section 2 of the Ministerial Regulations Authorization Order — Air Services Charges Regulations	N/A	4,518	20,231 Full Direct Beneficiary Services Costs (FDBSC): 18,008	N/A	N/A	Industry associations are provided information on proposals to change fees, & are invited to comment. Airport staff discuss site-specific proposals with clients. Proposals & Regulatory Impact Analysis Statements are pre-published in Part I of the <i>Canada Gazette</i> . Stakeholders are kept informed throughout the process.	N/A

(Continued on next page)

# External Charging Information (continued)

Revenue/Fee Activity	Revenue/ Fee Type	Revenue/Fee Setting Authority	2003-04 Forecast Revenue <sup>1</sup> (\$000s)	2003-04 Actual Revenue (\$000s)	Est. Full Cost <sup>2</sup> (\$000s)	Service Standard	Perfor- mance Results	Consultations & Analysis	Dispute Management
Airports — Vehicle Parking Charges Fees located at: <a href="http://www.tc.gc.ca/acts-regulations/GENERAL/A/aa/regulations/130/aal31/aa131.html#COU40H.KE">www.tc.gc.ca/acts-regulations/GENERAL/A/aa/regulations/130/aal31/aa131.html#COU40H.KE</a> NORP.84YVFE 2	Services of a non- regulatory nature	Section 4.4(2) of the <i>Aeronautics Act</i> ( <a href="http://laws.justice.gc.ca/en/A-2/index.html">laws.justice.gc.ca/en/A-2/index.html</a> ) and Section 2 of the Ministerial Regulations Authorization Order, <i>Airport Vehicle Parking Charges Regulations</i>	N/A	225	1,856	N/A	N/A	Fees and Regulatory Impact Analysis Statements are pre- published in Part I of the <i>Canada Gazette</i> .	N/A
Airports — Airport Authority Payments	Lease and Use of Public Property	<i>Federal Real Property and Federal Immovables Act</i> <a href="http://laws.justice.gc.ca/en/E-84/index.html">laws.justice.gc.ca/en/E-84/index.html</a>	240,918 FY 04-05: 283,438 FY 05-06: 292,961 FY 06-07: 301,012	213,393	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A

(Continued on next page)



## External Charging Information (continued)

Revenue/Fee Activity	Revenue/ Fee Type	Revenue/Fee Setting Authority	2003-04 Forecast Revenue <sup>1</sup> (\$000s)	2003-04 Actual Revenue (\$000s)	Est. Full Cost <sup>2</sup> (\$000s)	Service Standard	Perfor- mance Results	Consultations & Analysis	Dispute Management
Airports — Airport Authority Chattel Payments	Sales of goods and information products	<i>Financial Administration Act</i> <a href="http://laws.justice.gc.ca/en/F-11/index.html">laws.justice.gc.ca/ en/F- 11/index.html</a>	1,298  FY 04-05: 1,298  FY 05-06: 3,181  FY 06-07: 3,611	1,298	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
Ports — Rental	Lease and Use of Public Property	<i>Federal Real Property and Federal Immovables Act</i> <a href="http://laws.justice.gc.ca/en/F-8.4/index.html">laws.justice.gc.ca/ en/F- 8.4/index.html</a>	N/A	2,374	N/A	N/A	N/A	Leases are negotiated based upon the PWGSC appraised value of the property pursuant to the Real Property Policy.	N/A

(Continued on next page)

# External Charging Information (continued)

Revenue/Fee Activity	Revenue/ Fee Type	Revenue/Fee Setting Authority	2003-04 Forecast Revenue <sup>1</sup> (\$000s)	2003-04 Actual Revenue (\$000s)	Est. Full Cost <sup>2</sup> (\$000s)	Service Standard	Perfor- mance Results	Consultations & Analysis	Dispute Management
Ports — Public Port Revenues: Utility Charges, Wharfage, Berthage, Storage and Harbour Dues Public Ports Fees at: <a href="http://www.tc.gc.ca/pr&lt;br/&gt;ograms/ports/m&lt;br/&gt;enupublicportfe&lt;br/&gt;es.htm">www.tc.gc.ca/pr ograms/ports/m enupublicportfe es.htm</a>	Services of a non- regulatory nature	<i>Canada Marine Act</i> <a href="http://laws.justice.gc.ca/en/C-6.7/index.html">laws.justice.gc.ca/ en/C- 6.7/index.html</a>	N/A	9,000	FDBSC <sup>3</sup> : 50,800	N/A	N/A	Departmental officials notify users and stakeholders of any public port fee adjustments before any such changes are implemented. Notices to stakeholders can be found at <a href="http://www.tc.gc.ca/prog&lt;br/&gt;rams/ports/consulta&lt;br/&gt;tions.htm">www.tc.gc.ca/prog rams/ports/consulta tions.htm</a>	N/A
Ports — Leases/ Licenses	Services of a regulatory nature	<i>Canada Marine Act</i> (Section 71(1)) <a href="http://www.tc.gc.ca/acts&lt;br/&gt;-&lt;br/&gt;regulations/GENE&lt;br/&gt;RAL/C/cma/act/c&lt;br/&gt;ma-&lt;br/&gt;a.html#PART%2&lt;br/&gt;02">www.tc.gc.ca/acts - regulations/GENE RAL/C/cma/act/c ma- a.html#PART%2 02</a>	N/A	63	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A

(Continued on next page)

# External Charging Information (continued)

Revenue/Fee Activity	Revenue/Fee Type	Revenue/Fee Setting Authority	2003-04 Forecast Revenue <sup>1</sup> (\$000s)	2003-04 Actual Revenue (\$000s)	Est. Full Cost <sup>2</sup> (\$000s)	Service Standard	Performance Results	Consultations & Analysis	Dispute Management
<b>SAFETY AND SECURITY</b>									
Aviation Safety — Sales	Sales of goods and information products	<i>Financial Administration Act</i> <a href="http://laws.justice.gc.ca/en/E-11/index.html">laws.justice.gc.ca/en/E-11/index.html</a>	242	242	N/A	Civil Aviation Directive #35 at : <a href="http://www.tc.gc.ca/CivilAviation/directives/dir35.htm">www.tc.gc.ca/CivilAviation/directives/dir35.htm</a>	N/A	Through website: <a href="http://www.tc.gc.ca/CivilAviation/communications/publications/publications.htm">www.tc.gc.ca/CivilAviation/communications/publications/publications.htm</a>	See website: <a href="http://www.tc.gc.ca/CivilAviation/QualityAssurance/OA/complaints/menu.htm">www.tc.gc.ca/CivilAviation/QualityAssurance/OA/complaints/menu.htm</a>
Aviation Safety — Regulatory Fees	Services of a regulatory nature	<i>Aeronautics Act</i> <a href="http://laws.justice.gc.ca/en/A-2/index.html">laws.justice.gc.ca/en/A-2/index.html</a> ), <i>Canadian Aviation Regulations</i> (CARS) CARS fees located at: <a href="http://www.tc.gc.ca/civilaviation/regserv/affairs/cars/menu.htm">www.tc.gc.ca/civilaviation/regserv/affairs/cars/menu.htm</a>	9,736	7,962	265,314 FDBSC <sup>3</sup> ; 74,868	Civil Aviation Directive #35 <a href="http://www.tc.gc.ca/CivilAviation/directives/dir35.htm">www.tc.gc.ca/CivilAviation/directives/dir35.htm</a> Service Standards information - <a href="http://www.tc.gc.ca/CivilAviation/LeveIsOfService.htm">www.tc.gc.ca/CivilAviation/LeveIsOfService.htm</a>	N/A	Consultation through the Canadian Aviation Regulation Advisory Council (CARAC). Proposals and & Regulatory Impact Analysis Statements are pre-published in Part I of the <i>Canada Gazette</i> .	See website: <a href="http://www.tc.gc.ca/CivilAviation/QualityAssurance/OA/complaints/menu.htm">www.tc.gc.ca/CivilAviation/QualityAssurance/OA/complaints/menu.htm</a>

(Continued on next page)

## External Charging Information (continued)

Revenue/Fee Activity	Revenue/ Fee Type	Revenue/Fee Setting Authority	2003-04 Forecast Revenue (\$000s)	2003-04 Actual Revenue (\$000s)	Est. Full Cost <sup>2</sup> (\$000s)	Service Standard	Perfor- mance Results	Consultations & Analysis	Dispute Management
Aviation Safety — Training	Sales of goods and information products	Civil Aviation Directive #3 ( <a href="http://www.tc.gc.ca/CivilAviation/directives/dir3.htm">www.tc.gc.ca/CivilAviation/directives/dir3.htm</a> )	809	108	N/A	Civil Aviation Directive #35 ( <a href="http://www.tc.gc.ca/CivilAviation/directives/dir35.htm">www.tc.gc.ca/CivilAviation/directives/dir35.htm</a> )	N/A	Through website: <a href="http://www.tc.gc.ca/civilaviation/training/Courses/menu.htm">www.tc.gc.ca/civilaviation/training/Courses/menu.htm</a>	See website: <a href="http://www.tc.gc.ca/CivilAviation/QualityAssurance/OA/complaints/menu.htm">www.tc.gc.ca/CivilAviation/QualityAssurance/OA/complaints/menu.htm</a>
Aviation Safety — Inspections Cost Recovery	Services of a regulatory nature	<i>Canadian Aviation Regulations</i> , Subsection 104 ( <a href="http://laws.justice.gc.ca/en/A-2/SOR-96-433/1220.html#rid-1236">laws.justice.gc.ca/en/A-2/SOR-96-433/1220.html#rid-1236</a> ), and Civil Aviation Directive #3 ( <a href="http://www.tc.gc.ca/CivilAviation/directives/dir3.htm">www.tc.gc.ca/CivilAviation/directives/dir3.htm</a> )	1,935	1,935	N/A	Civil Aviation Directive #35 ( <a href="http://www.tc.gc.ca/CivilAviation/directives/dir35.htm">www.tc.gc.ca/CivilAviation/directives/dir35.htm</a> )	N/A	<i>Canada Gazette</i> and Website <a href="http://www.tc.gc.ca/CivilAviation/directives/dir3.htm">www.tc.gc.ca/CivilAviation/directives/dir3.htm</a>	See website: <a href="http://www.tc.gc.ca/CivilAviation/QualityAssurance/OA/complaints/menu.htm">www.tc.gc.ca/CivilAviation/QualityAssurance/OA/complaints/menu.htm</a>
Aircraft Services — Flight Training Services	Services of a non- regulatory nature	Ministerial contracting authority	N/A	2,029	N/A	Service described in the contract	N/A	According to Procurement and Material Management Contracting Guidelines	N/A

(Continued on next page)

## External Charging Information (continued)

Revenue/Fee Activity	Revenue/ Fee Type	Revenue/Fee Setting Authority	2003-04 Forecast Revenue <sup>1</sup> (\$000s)	2003-04 Actual Revenue (\$000s)	Est. Full Cost <sup>2</sup> (\$000s)	Service Standard	Perfor- mance Results	Consultations & Analysis	Dispute Management
Marine Safety — Fees for inspections, surveys, services, etc.	Services of a regulatory nature	Various regulations under the <i>Canada Shipping Act</i> ( <a href="http://laws.justice.gc.ca/en/S-9/index.html">laws.justice.gc.ca/en/S-9/index.html</a> )	7,800 FY 04-05: 7,800 FY 05-06: 7,800 FY 06-07: 7,800	9,393	64,393 FDBSC: 42,464 FY 04-05: 64,393 FY 05-06: 64,393 FY 06-07: 64,393	N/A	N/A	Consultations through the Canadian Marine Advisory Council. Proposals Regulatory Impact Analysis Statements are pre-published in Part I of the <i>Canada Gazette</i> . Follow-up with stakeholders throughout the process as necessary.	Information at <a href="http://www.tc.gc.ca/acts-regulations/gc-enal/c/csa/act-parts/part-vi.html#COU40H.KENORP.HBNXNE.8V">www.tc.gc.ca/acts-regulations/gc-enal/c/csa/act-parts/part-vi.html#COU40H.KENORP.HBNXNE.8V</a>
Date last modified: 1995-96		incl. the <i>Board of Steamship Inspection Scale of Fees; Ships Registry and Licensing Fees Tariff; etc.</i> <a href="http://www.tc.gc.ca/acts-regulations/gc-enal/c/csa/menu.htm">www.tc.gc.ca/acts-regulations/gc-enal/c/csa/menu.htm</a>							
Marine Safety — Inspections Cost Recovery	Services of a regulatory nature	<i>Canada Shipping Act</i> ( <a href="http://laws.justice.gc.ca/en/S-9/index.html">laws.justice.gc.ca/en/S-9/index.html</a> )	N/A	17	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
Road Safety — Research and Development	Services of a non- regulatory nature	Research Agreements	N/A	384	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A

(Continued on next page)



## External Charging Information (continued)

Revenue/Fee Activity	Revenue/ Fee Type	Revenue/Fee Setting Authority	2003-04 Forecast Revenue <sup>1</sup> (\$000s)	2003-04 Actual Revenue (\$000s)	Est. Full Cost <sup>2</sup> (\$000s)	Service Standard	Perfor- mance Results	Consultations & Analysis	Dispute Management
Registrar Imported Vehicles Program	Services of a non- regulatory nature	Service Contract	N/A	1,526	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
Motor Vehicle Test Centre	Use of Public Property	Service Contract	N/A	195	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
Rail Safety — Inspection Fees	Services of a regulatory nature	Agreements	N/A	208	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
Research and Development	Services of a non- regulatory nature	User charges made under use of contracts	N/A	997	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A

## POLICY

Rentals	Lease and Use of Public Property	<i>Federal Real Property and Federal Immovables Act</i> <a href="http://laws.justice.gc.ca/en/F-8.4/index.html">laws.justice.gc.ca/en/F-8.4/index.html</a>	N/A	123	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
Air Services Forecasts	Services of a non- regulatory nature	Agreements	N/A	225	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A

(Continued on next page)

External Charging Information (continued)

Revenue/Fee Activity	Revenue/ Fee Type	Revenue/Fee Setting Authority	2003-04 Forecast Revenue <sup>1</sup> (\$000s)	2003-04 Actual Revenue (\$000s)	Est. Full Cost <sup>2</sup> (\$000s)	Service Standard	Perfor- mance Results	Consultations & Analysis	Dispute Management
DEPARTMENTAL ADMINISTRATION									
Rentals	Lease and Use of Public Property	<i>Federal Real Property and Federal Immovables Act</i> <a href="http://laws.justice.gc.ca/en/E-8.4/index.html">laws.justice.gc.ca/en/E-8.4/index.html</a>	N/A	743	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A

1. The Forecast Revenues identified for the 2004-05, 2005-06 and 2006-07 fiscal years were approved at the time of the 2004-05 Annual Reference Level Update.

2. Costs are estimates and are based on accruals.

3. The Full Direct Beneficiary Services Costs is presented to be consistent with method used in the past for the establishment of fees. In this case, the costs are divided between those properly attributable to users (Direct Beneficiary Services) and those to be borne by the taxpayer (Indirect Beneficiary Services). For instance, non-attributable costs may include the cost of establishing and enforcing standards of safety and security, costs of monitoring compliance to safety standards, etc.

## 5.15 Evaluations and Reviews

### Audits completed in 2003-04:

- Audit of Airports Contribution Programs
- Audit of Operating and Contribution Agreements - Annapolis Royal and Walton Government Wharfs
- Audit of Operating and Contribution Agreements - Hantsport, Iona and Pictou Pier "B" Government Wharfs
- Recipient Audits of Divested Ports
- Audit of Non-VIA Passenger Rail Services
- Audit, Operation Lifesaver Canada
- Audit of Service Contracting
- Various Audits of Ports in the Pacific Region
- ACAP-Regional Audits

The audit reports are available at: [www.tc.gc.ca/corporate-services/audit/menu.htm](http://www.tc.gc.ca/corporate-services/audit/menu.htm)

### Evaluations completed in 2003-04:

- Evaluation of Contributions for Non-VIA Remote Rail Passenger Services
- Evaluation of International Cooperation Program
- Evaluation of Subsidized Ferry Services in Atlantic Canada
- Evaluation of Transport Canada's Contribution Program in Support of the National Safety Code for Motor Carriers
- Evaluation of Operation Lifesaver - Contribution to the Railway Association of Canada
- Evaluation of Port Divestiture Fund
- Evaluation of the Awards and Recognition Program
- Evaluation of Post-secondary Recruitment at TC: A Survey of Hiring Managers
- Evaluation of the Intelligent Transportation Systems (ITS) Deployment and Integration Program
- Evaluation of the Non-NAS Airport Divestiture Program
- Evaluation of the Airports Capital Assistance Program

## Our Offices

### TRANSPORT CANADA HEADQUARTERS

**Web site:**

[www.tc.gc.ca](http://www.tc.gc.ca)

**Mailing Address:**

Transport Canada  
Place de Ville, Tower C  
330 Sparks Street  
Ottawa, Ontario  
K1A 0N5

**General Enquiries:**

Telephone: (613) 990-2309  
Fax: (613) 954-4731

**Library and Research Services Centre :**

Telephone: (613) 998-5128

### TRANSPORT CANADA REGIONAL OFFICES

**Atlantic Region**

95 Foundry Street  
Moncton, New Brunswick  
E1C 8K6  
Telephone: (506) 851-7316

**Quebec Region**

700 Leigh Capreol  
Dorval, Quebec  
H4Y 1G7  
Telephone: (514) 633-2714

**Ontario Region**

4900 Yonge Street  
Toronto, Ontario  
M2N 6A5  
Telephone: (416) 952-2170

**Prairies and Northern Region**

344 Edmonton Street  
Winnipeg, Manitoba  
R3C 0P6  
Telephone: (204) 984-8105

**Pacific Region**

620-800 Burrard Street  
Vancouver, British Columbia  
V6Z 2J8  
Telephone: (604) 666-3518

## Key Links For More Information

Access to Travel: [www.accesstotravel.gc.ca](http://www.accesstotravel.gc.ca)

Acts for which the Minister of Transport is responsible and/or for which he shares responsibility: [www.tc.gc.ca/acts-regulations/listofacts/menu.htm](http://www.tc.gc.ca/acts-regulations/listofacts/menu.htm)

Airports Capital Assistance Program (ACAP): : [www.tc.gc.ca/corporate-services/audit/2003/1577-03-001/menu.htm](http://www.tc.gc.ca/corporate-services/audit/2003/1577-03-001/menu.htm)

Aviation Security: [www.tc.gc.ca/CivilAviation/menu.htm](http://www.tc.gc.ca/CivilAviation/menu.htm)

Border Infrastructure Fund (BIF) and Canada Strategic Infrastructure Fund (CSIF): [www.infrastructure.gc.ca/bif/index\\_e.shtml?menu32](http://www.infrastructure.gc.ca/bif/index_e.shtml?menu32) and [www.infrastructure.gc.ca/csif/index\\_e.shtml?menu33](http://www.infrastructure.gc.ca/csif/index_e.shtml?menu33)

Canadian National Committee for the World Road Association (CNC-PIARC): [www.cnc-piarc-aipcr.ca/En/Piarc\\_Default.htm](http://www.cnc-piarc-aipcr.ca/En/Piarc_Default.htm)

Civil Aviation: [www.tc.gc.ca/civilaviation](http://www.tc.gc.ca/civilaviation)

Contaminated Sites Management Plan: [www.tc.gc.ca/programs/environment/contaminatedsites/menu.htm](http://www.tc.gc.ca/programs/environment/contaminatedsites/menu.htm)

Diversity – Embracing Change: [www.hrma-agrh.gc.ca/ec-fpac/index\\_e.asp](http://www.hrma-agrh.gc.ca/ec-fpac/index_e.asp)

Emergency Preparedness: [www.tc.gc.ca/vigilance/sep/emergency\\_preparedness/menu.htm](http://www.tc.gc.ca/vigilance/sep/emergency_preparedness/menu.htm)

Intelligent Transportation Systems Plan: [www.its-sti.gc.ca](http://www.its-sti.gc.ca)

Management Review for Transport Canada's 2001-2003 Sustainable Development Strategy: [www.tc.gc.ca/programs/environment/sd/review03/menu.htm](http://www.tc.gc.ca/programs/environment/sd/review03/menu.htm)

Marine Initiatives: [www.tc.gc.ca/pol/en/Marine/menu\\_e.htm](http://www.tc.gc.ca/pol/en/Marine/menu_e.htm)

Marine Safety: [www.tc.gc.ca/marinesafety/menu.htm](http://www.tc.gc.ca/marinesafety/menu.htm)

Marine Security: [www.tc.gc.ca/vigilance/sep/marine\\_security/menu.htm](http://www.tc.gc.ca/vigilance/sep/marine_security/menu.htm)

Motor Carrier Standards: [www.tc.gc.ca/pol/en/truck\\_bus/mcpolicy\\_e.htm](http://www.tc.gc.ca/pol/en/truck_bus/mcpolicy_e.htm)

Official Languages Policy Framework: [www.tbs-sct.gc.ca/pubs\\_pol/hrpubs/OffLang/olpf\\_cplo\\_e.asp](http://www.tbs-sct.gc.ca/pubs_pol/hrpubs/OffLang/olpf_cplo_e.asp)

*(Continued on next page)*



## **Key Links For More Information** *(continued)*

Parliamentary Committee Recommendations and Government's Response:  
[www.parl.gc.ca/InfocomDoc/37/2/TRAN/Studies/Reports/tranrp02-e.htm](http://www.parl.gc.ca/InfocomDoc/37/2/TRAN/Studies/Reports/tranrp02-e.htm)  
and [www.parl.gc.ca/common/committee.asp?Language=E](http://www.parl.gc.ca/common/committee.asp?Language=E)

Port Divestitures: [www.tc.gc.ca/programs/ports/menu.htm](http://www.tc.gc.ca/programs/ports/menu.htm)

Road Safety: [www.tc.gc.ca/roadsafety/menu.htm](http://www.tc.gc.ca/roadsafety/menu.htm)

SHIP – Highways Component: [www.tc.gc.ca/SHIP/menu.htm](http://www.tc.gc.ca/SHIP/menu.htm)

SHIP – National System Integration Component — Border crossings and Studies:  
[www.tc.gc.ca/pol/en/brochure/crossings.htm](http://www.tc.gc.ca/pol/en/brochure/crossings.htm)

Shortsea Shipping Initiatives: [www.tc.gc.ca/POL/EN/Marine/shortseaS/menu\\_e.htm](http://www.tc.gc.ca/POL/EN/Marine/shortseaS/menu_e.htm)

Smart Borders: [www.dfait-maeci.gc.ca/can-am/menu-en.asp?mid=1&cat=10](http://www.dfait-maeci.gc.ca/can-am/menu-en.asp?mid=1&cat=10)

Transportation in Canada 2003 Annual Report: [www.tc.gc.ca/pol/en/Report/anre2003/toc\\_e.htm](http://www.tc.gc.ca/pol/en/Report/anre2003/toc_e.htm)

Transportation Development Centre: [www.tc.gc.ca/tdc/menu.htm](http://www.tc.gc.ca/tdc/menu.htm)

Transportation of Dangerous Goods: [www.tc.gc.ca/tdg/menu.htm](http://www.tc.gc.ca/tdg/menu.htm)

Transportation Safety Statistics by Mode: [www.tc.gc.ca/pol/en/Report/anre2003/4\\_e.htm](http://www.tc.gc.ca/pol/en/Report/anre2003/4_e.htm)

Transport Canada's climate change initiatives:  
[www.tc.gc.ca/programs/environment/programs/menu.htm](http://www.tc.gc.ca/programs/environment/programs/menu.htm)

Transport Canada's 2004-2006 Sustainable Development Strategy:  
[www.tc.gc.ca/programs/environment/sd/sds0406/menu.htm](http://www.tc.gc.ca/programs/environment/sd/sds0406/menu.htm)

Treasury Board's Management Accountability Framework (MAF): [www.tbs-sct.gc.ca/maf-crg/index\\_e.asp](http://www.tbs-sct.gc.ca/maf-crg/index_e.asp)

VIA Rail's Annual report: : [www.viarail.ca/corporate/ar/2003/](http://www.viarail.ca/corporate/ar/2003/)

# Index

---

## A

Accessibility · 15, 46, 64  
Advisory Committee on Accessible  
Transportation · 16  
*Aeronautics Act* · 43, 92  
Air Industry · 7, 17  
Airline industry monitoring · 18  
Airport rents · 17, 26  
Airports Capital Assistance Program  
(ACAP) · 28  
Aviation security · 4, 36, 92

---

## B

Border Crossing Transportation Initiative  
· 21, 22, 24, 87  
Border Infrastructure Fund · 3, 22, 24

---

## C

*Canada Airports Act* · 26  
*Canada Marine Act* · 18, 31  
Canada Strategic Infrastructure Fund · 3,  
22, 24  
Canadian Air Transport Security  
Authority (CATSA) · 6, 36  
*Canadian Environmental Assessment Act*  
· 21, 50  
Civil aviation · 18, 34, 37, 43, 49, 79  
Climate change · 5, 13, 25, 47, 48, 52,  
53, 56, 57, 88  
Contaminated sites · 5, 50

---

## E

Environmental Management System · 50

---

## F

Ferry Program · 29  
Flight 2005 · 34

---

## G

Government on line (GOL) · 64  
Grain transportation and handling · 19,  
80

---

## I

Intelligent Transportation Systems (ITS)  
· 22, 46, 81

International Maritime Organization · 38,  
40, 93, 94, 96

International Ship and Port Facility  
Security (ISPS) Code · 38

---

## M

Marine safety · 33, 40, 42, 45, 112  
Marine security · 38, 39, 59, 93  
Marine transportation · 18, 29, 30, 38, 39  
Marketplace framework · 15  
*Motor Vehicle Transport Act, 1987* · 43  
Moving On Sustainable Transportation ·  
5, 49, 55, 86

---

## N

National Airport System (NAS) · 7, 28,  
50  
National Highway System · 21  
Non-NAS Airport Divestiture Program ·  
29

---

## P

Parliamentary Committee  
Recommendations · 6  
Port Divestiture Fund · 31, 86  
Port Divestiture Program · 3, 30

---

## R

Rail Safety - Direction 2006 · 34, 44  
Regulatory reform · 40, 42, 44, 45, 92  
Road Safety Vision 2010 · 34, 44, 59,  
102

---

## S

St. Lawrence Seaway · 26, 30, 46, 67,  
69, 75, 76, 90  
Strategic Highway Infrastructure  
Program (SHIP) · 3, 21, 81, 86  
Sustainable Development Strategy · 5, 48

---

## T

Transportation of dangerous goods · 33,  
34, 35, 40, 43, 44  
Transportation security · 36, 37









# Index

## A

Accessibilité · 19, 54, 72

Administration canadienne de la sûreté

du transport aérien (ACSTA) · 7, 42

Aviation civile · 21, 38, 39, 43, 49, 89

## C

Cadre du marché · 17

Changement climatique · 6, 54, 55, 60,

62, 100

Code international pour la sûreté des

navires et des installations portuaires ·

45

Comité consultatif sur le transport

accessible · 19

Corporation de gestion de la Voie

maritime du Saint-Laurent · 53

## F

Fonds canadien sur l'infrastructure

stratégique · 3, 26, 29

Fonds de cession des ports · 35, 97

Fonds sur l'infrastructure frontalière · 3,

26, 29

## G

Gouvernement en direct · 73

## I

Industrie aérienne · 8, 20

Initiatives de transport aux passages

frontaliers · 25, 26, 28

## L

Loi canadienne sur l'évaluation

environnementale · 25, 58

Loi de 1987 sur la sécurité des véhicules

automobiles · 49

Loi maritime du Canada · 22, 35

Loi sur l'aéronautique · 50, 106

Loi sur les aéroports du Canada · 31

Loyer des aéroports · 20, 31

## O

Organisation maritime internationale ·

14, 38, 45, 107

## P

Programme d'aide aux immobilisations

aéroportuaires (PAIA) · 3, 31, 135

## R

Programme de cession d'aéroports hors

RNA · 32

Programme stratégique d'infrastructures

routières (PSIR) · 3, 25, 76, 92

Recommandations du comité

parlementaire · 7

Réseau national des aéroports (RNA) · 8,

32, 58

Réseau routier national · 25

## S

Sécurité des transports · 42, 111

Sécurité du transport terrestre · 43

Sécurité ferroviaire - Direction 2006 · 40,

51

Sécurité maritime · 38, 44, 52, 108

Sites contaminés · 6, 57

Stratégie de développement durable · 6,

55, 59

Sur la route du transport durable · 6, 56,

63, 97

Sûreté maritime · 46, 107

Surveillance de l'industrie du transport

aérien · 21

Système de gestion environnementale ·

58

Système de transport intelligent (STI) ·

53, 92, 133

## T

Transport de marchandises dangereuses ·

39, 42

Transport et maintenance des grains · 23

Transport maritime · 11, 19, 22, 33

Traversiers · 33

## V

Vision sécurité routière 2010 · 51, 67,

117, 118

Voie maritime du Saint-Laurent · 10, 13,

34, 53, 77

Vol 2005 · 39

**Autres sources d'information disponibles en direct (suite)**

Recommandations des comités parlementaires et réponses du gouvernement : [www.parl.gc.ca/common/commitee.asp?Language=F](http://www.parl.gc.ca/common/commitee.asp?Language=F)  
[www.parl.gc.ca/infocomDoc/37/2/TRAN/Studies/Reports/transport02-f.htm](http://www.parl.gc.ca/infocomDoc/37/2/TRAN/Studies/Reports/transport02-f.htm)

Cession de ports : [www.tc.gc.ca/programmes/ports/menu.htm](http://www.tc.gc.ca/programmes/ports/menu.htm)

Sécurité routière : [www.tc.gc.ca/securiteroutiere/menu.htm](http://www.tc.gc.ca/securiteroutiere/menu.htm)

PSIR – Routes : [www.tc.gc.ca/PSIR/menu.htm](http://www.tc.gc.ca/PSIR/menu.htm)

PSIR – Intégration du système canadien de transport — Postes frontaliers et études : [www.tc.gc.ca/pol/ft/brochuref/crossingsf.htm](http://www.tc.gc.ca/pol/ft/brochuref/crossingsf.htm)

Transport maritime de courte distance : [www.tc.gc.ca/pol/ft/transport\\_maritime/shortseas\\_f/menu\\_f.htm](http://www.tc.gc.ca/pol/ft/transport_maritime/shortseas_f/menu_f.htm)

Frontière intelligente : [www.dfaif-maccl.gc.ca/can-am/menu-fr.asp?mid=1&cat=10](http://www.dfaif-maccl.gc.ca/can-am/menu-fr.asp?mid=1&cat=10)  
Rapport annuel sur les transports au Canada en 2003 : [www.tc.gc.ca/pol/ft/rapport/anre2003/toc\\_f.htm](http://www.tc.gc.ca/pol/ft/rapport/anre2003/toc_f.htm)

Centre de développement des transports : <http://www.tc.gc.ca/cdt/menu.htm>  
Transport des marchandises dangereuses : [www.tc.gc.ca/tmd/menu.htm](http://www.tc.gc.ca/tmd/menu.htm)

Statistiques sur la sécurité des transports par Mode : [www.tc.gc.ca/pol/ft/rapport/anre2003/4\\_f.htm](http://www.tc.gc.ca/pol/ft/rapport/anre2003/4_f.htm)

Initiatives de Transports Canada relatives au changement climatique : [www.tc.gc.ca/programmes/environnement/changementsclimatiques/menu.htm](http://www.tc.gc.ca/programmes/environnement/changementsclimatiques/menu.htm)  
Stratégie de développement durable 2004-2006 de Transports Canada : [www.tc.gc.ca/programmes/Environnement/DD/sdd0406/menu.htm](http://www.tc.gc.ca/programmes/Environnement/DD/sdd0406/menu.htm)

Cadre de responsabilisation de gestion du Secrétariat du Conseil du Trésor (CRG) : [www.tbs-sct.gc.ca/maf-crg/index\\_f.asp](http://www.tbs-sct.gc.ca/maf-crg/index_f.asp)

Rapport annuel de VIA Rail : [www.viarail.ca/entreprise/ra/2003/](http://www.viarail.ca/entreprise/ra/2003/)

## Autres sources d'information disponibles en direct

Voyage accessible : [www.aaccestoitravel.gc.ca/](http://www.aaccestoitravel.gc.ca/)

Lois relevant des compétences exclusives ou partagées du Ministère des Transports : [www.tc.gc.ca/lois-reglements/listedeslois/menu.htm](http://www.tc.gc.ca/lois-reglements/listedeslois/menu.htm)

Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires (PALA) : : [www.tc.gc.ca/services-generaux/verifications/2003/1577-03-001/menu.htm](http://www.tc.gc.ca/services-generaux/verifications/2003/1577-03-001/menu.htm)

Sécurité aérienne : [www.tc.gc.ca/AviationCivile/menu.htm](http://www.tc.gc.ca/AviationCivile/menu.htm)

Fonds pour l'infrastructure frontalière et Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique : [www.infrastructure.gc.ca/bif/index\\_f.shtml?menu32](http://www.infrastructure.gc.ca/bif/index_f.shtml?menu32) et [www.infrastructure.gc.ca/csf/index\\_f.shtml?menu33](http://www.infrastructure.gc.ca/csf/index_f.shtml?menu33)

Comité national canadien de l'Association mondiale de la route (CNC-AIPCR) : [www.cnc-piarc-aipcr.ca/fr/piarc\\_defaut.htm](http://www.cnc-piarc-aipcr.ca/fr/piarc_defaut.htm)

Aviation civile : [www.tc.gc.ca/civilaviation](http://www.tc.gc.ca/civilaviation)

Plan de gestion des sites contaminés : [www.tc.gc.ca/programmes/environnement/sitescontamines/menu.htm](http://www.tc.gc.ca/programmes/environnement/sitescontamines/menu.htm)

Représentativité – Faire place au changement : [www.hnma-agrh.gc.ca/ec-fpac/index\\_f.asp](http://www.hnma-agrh.gc.ca/ec-fpac/index_f.asp)  
Préparatifs d'urgence : [www.tc.gc.ca/vigilance/spu/preparatifs\\_durgence/menu.htm](http://www.tc.gc.ca/vigilance/spu/preparatifs_durgence/menu.htm)

Systèmes des transports intelligents : [www.its-sti.gc.ca](http://www.its-sti.gc.ca)

Examen de la gestion de la Stratégie de développement durable de Transports Canada 2001-2003 : [www.tc.gc.ca/programmes/environnement/dd/sommaire03/menu.htm](http://www.tc.gc.ca/programmes/environnement/dd/sommaire03/menu.htm)

Initiatives en transport maritime : [www.tc.gc.ca/pol/ft/transport\\_maritime/menu\\_f.htm](http://www.tc.gc.ca/pol/ft/transport_maritime/menu_f.htm)

Sécurité maritime : [www.tc.gc.ca/securitemaritime/menu.htm](http://www.tc.gc.ca/securitemaritime/menu.htm)

Sûreté maritime : [www.tc.gc.ca/vigilance/spu/maritime/menu.htm](http://www.tc.gc.ca/vigilance/spu/maritime/menu.htm)

Normes sur le transport routier : [www.tc.gc.ca/pol/ft/camionnage\\_autocar/menufr.htm](http://www.tc.gc.ca/pol/ft/camionnage_autocar/menufr.htm)

Cadre de politiques en matière de langues officielles : [www.tbs-sct.gc.ca/pubs-pol/hrpubs/Offlang/olpfcpld\\_f.asp](http://www.tbs-sct.gc.ca/pubs-pol/hrpubs/Offlang/olpfcpld_f.asp)

(Suite à la page suivante)

## Nos bureaux

ADMINISTRATION CENTRALE  
DE TRANSPORTS CANADA

Site Web :

[www.tc.gc.ca](http://www.tc.gc.ca)

Adresse postale :

Transports Canada  
Place de Ville, tour C  
330, rue Sparks  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0N5

Renseignements généraux :  
Téléphone : (613) 990-2309  
Télécopieur : (613) 954-4731

Centre des services de bibliothèque et de  
recherche :  
Téléphone : (613) 998-5128

Région de l'Ontario

4900, rue Yonge  
Toronto (Ontario)  
M2N 6A5

Téléphone : (416) 952-2170

Région des Prairies et du Nord

344, rue Edmonton  
Winnipeg (Manitoba)  
R3C 0P6

Téléphone : (204) 984-8105

Région du Pacifique

620-800, rue Burrard  
Vancouver (Colombie-Britannique)  
V6Z 2J8

Téléphone : (604) 666-3518

Région de l'Atlantique

95, rue Foundry  
Moncton (Nouveau-Brunswick)  
E1C 8K6

Téléphone : (506) 851-7316

Région du Québec

700, Leigh Capreol  
Dorval (Québec)  
H4Y 1G7

Téléphone : (514) 633-2714

BUREAUX RÉGIONAUX  
DE TRANSPORTS CANADA

## 5.15 Évaluations et vérifications

### Vérifications effectuées en 2003-2004 :

- Vérification des programmes de contribution aux aéroports
- Vérification des accords d'exploitation et de contribution relatifs aux quais de l'État situés à Annapolis Royal et à Walton
- Vérification des ententes de contribution visant les quais de l'État situés à Hantsport et à Iona et la jetée B du quai de Pictou
- Vérifications de bénéficiaires du Programme de cession des ports
- Vérification des services ferroviaires aux voyageurs non assurés par Via Rail
- Vérification de l'Opération Gareautrain
- Vérification des marchés de services
- Vérification de divers ports de la Région du Pacifique
- Vérifications régionales du Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires.

Certain des rapports de vérification sont disponibles à l'adresse suivante :

[www.tc.gc.ca/services-generaux/verifications/menu.htm](http://www.tc.gc.ca/services-generaux/verifications/menu.htm).

### Évaluations terminées en 2003-2004:

- Évaluation des services voyageurs non assurés par Via Rail en région éloignée
- Évaluation du programme de coopération internationale
- Évaluation des services subventionnés de traversier dans la Région de l'Atlantique
- Évaluation du programme de contributions de Transports Canada pour soutenir le Code national de sécurité à l'intention des transporteurs routiers
- Évaluation de l'Opération Gareautrain – Contribution à l'Association des chemins de fer du Canada
- Évaluation du Fonds de cession des ports
- Évaluation du programme de reconnaissance et de récompense
- Évaluation du recrutement postsecondaire à TC – Enquête auprès des gestionnaires de l'embauche
- Évaluation du programme de déploiement et d'intégration des systèmes de transport intelligents
- Évaluation du programme de cession des aéroports qui ne font pas partie du Réseau national des aéroports
- Évaluation du Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires



Information sur l'imputation aux clients extérieurs (suite)

Activité de recettes/ d'imposition de frais	Type de recettes/frais	Pouvoir d'établissement des recettes/des frais	Recettes prévues 2003-2004 <sup>1</sup> (milliers \$)	Recettes réelles 2003-2004 (milliers \$)	Coût estimatif total <sup>2</sup> (milliers \$)	Normes de service	Résultat sur le rendement	Consultations et analyses	Gestion des différends
<b>POLITIQUES</b>									
Locations	Location et utilisation de biens publics	<i>Loi sur les immeubles fédéraux et les biens réels fédéraux</i> <i>Lois, justice.gc.ca/ fr/F-</i> <i>8.4/index.html</i>	N. d.	123	N. d.	N. d.	N. d.	N. d.	N. d.
Prévisions relatives aux services aériens	Services à caractère non réglementaire	Accords	N. d.	225	N. d.	N. d.	N. d.	N. d.	N. d.
<b>ADMINISTRATION MINISTÉRIELLE</b>									
Locations	Location et utilisation de biens publics	<i>Loi sur les immeubles fédéraux et les biens réels fédéraux</i> <i>Lois, justice.gc.ca/ fr/F-</i> <i>8.4/index.html</i>	N. d.	743	N. d.	N. d.	N. d.	N. d.	N. d.

1. Les recettes prévues indiquées pour les exercices 2004-2005, 2005-2006 et 2006-2007 ont été approuvées lors de la mise à jour annuelle des niveaux de référence.
2. Les coûts sont estimatifs et calculés selon les charges réparties selon les dépenses courues.
3. Les coûts des services directs aux bénéficiaires sont calculés conformément à la méthode utilisée par le passé pour déterminer les droits. Ainsi, les coûts sont divisés en coût de service aux utilisateurs de services (Services directs aux bénéficiaires) et en coûts assumés par les contribuables (Services indirects aux bénéficiaires). Comme exemples de frais généraux, soulignons les frais de définition et d'application de normes de sûreté et sécurité, de surveillance de l'observation des normes de sécurité, etc.

## Information sur l'imputation aux clients extérieurs (suite)

Activité de recettes/ d'imposition de frais	Type de recettes/ frais	Pouvoir d'établissement des recettes/des frais	Recettes prévues 2003-2004 <sup>1</sup> (milliers \$)	Recettes réelles 2003-2004 (milliers \$)	Coût estimatif total <sup>2</sup> (milliers \$)	Normes de service	Résultat sur le rendement	Consultations et analyses	Gestion des différends
Sécurité maritime – Recouvrement des coûts des inspections	Services à caractère règle- mentaire	<i>Loi sur la marine marchande du Canada</i> <a href="http://lois.justice.gc.ca/fv/S-9/index.html">lois.justice.gc.ca/fv/S-9/index.html</a>	N. d.	17	N. d.	N. d.	N. d.	N. d.	N. d.
Sécurité routière – Recherche et développement	Services à caractère non règle- mentaire	Accords de recherche	N. d.	384	N. d.	N. d.	N. d.	N. d.	N. d.
Registraiare des véhicules importés	Services à caractère non règle- mentaire	Marché de services	N. d.	1 526	N. d.	N. d.	N. d.	N. d.	N. d.
Centre d'essais pour véhicules automobiles	Utilisation de biens publics	Marché de services	N. d.	195	N. d.	N. d.	N. d.	N. d.	N. d.
Sécurité ferroviaire – Droits d'inspection	Services à caractère règle- mentaire	Accords	N. d.	208	N. d.	N. d.	N. d.	N. d.	N. d.
Recherche et développement	Services à caractère non règle- mentaire	Frais d'utilisation caractère établis en vertu de l'utilisation des contrats	N. d.	997	N. d.	N. d.	N. d.	N. d.	N. d.

(Suite à la page suivante)

# Information sur l'imputation aux clients extérieurs (suite)

Activité de recettes/d'imputation de frais	Type de recettes/frais	Pouvoir d'établissement des recettes/des frais	Recettes prévues 2003-2004 <sup>1</sup> (milliers \$)	Recettes réelles 2003-2004 (milliers \$)	Coût estimatif total <sup>2</sup> (milliers \$)	Normes de service	Résultat sur le rendement	Consultations et analyses	Gestion des différends
Services des aéronefs – Services d'entraînement au vol	Services à caractère non réglementaire	Autorité contractante du ministre	N. d.	2 029	N. d.	Service décrit dans le contrat	N. d.	Selon les lignes directrices sur les approvisionnement et les marchés de gestion du matériel	N. d.
Sécurité maritime – Droits au titre des inspections, des sondages, des services, etc.	Services à caractère réglementaire	Divers règlements en vertu de la <i>Loi sur la marine marchande du Canada</i> ( <a href="http://lois.justice.gc.ca/lif/l/s/9/index.html">lois.justice.gc.ca/lif/l/s/9/index.html</a> ) notamment le <i>Barème de droits du Bureau d'inspection des navires à vapeur</i> , le <i>Tarif des droits d'immatriculation et de délivrance de permis des navires</i> , etc. Pour les règlements et les droits, voir l'adresse : <a href="http://www.tc.gc.ca/lois-reglements/GENE/RALE/L/jmmc/mme.mu.htm">www.tc.gc.ca/lois-reglements/GENE/RALE/L/jmmc/mme.mu.htm</a>	7 800 Exercice 2004-2005: 7 800 Exercice 2005-2006: 7 800 Exercice 2006-2007: 7 800	9 393	64 393 Coût des services directs aux bénéficiaires 3,42 464 Exercice 2004-2005: 64 393 Exercice 2005-2006: 64 393 Exercice 2006-2007: 64 393	N. d.	N. d.	Consultations par le biais du Conseil consultatif maritime canadien. La proposition et le Résumé de l'étude d'impact sur la réglementation font l'objet d'une publication préalable dans la partie I de la <i>Gazette du Canada</i> . Selon les besoins, suivis auprès des intervenants durant ce processus.	Renseignements à l'adresse : <a href="http://www.tc.gc.ca/lois-reglements/GENE/RALE/L/jmmc/lois/partI/vi.html#COU40H.KENORP.XRXNNE.582">www.tc.gc.ca/lois-reglements/GENE/RALE/L/jmmc/lois/partI/vi.html#COU40H.KENORP.XRXNNE.582</a>

(Suite à la page suivante)

# Information sur l'imputation aux clients extérieurs (suite)

Activité de recettes/ d'imposition de frais	Type de recettes/ frais	Pouvoir d'établissement des recettes/des frais	Recettes prévues 2003-2004 <sup>1</sup> (milliers \$)	Recettes réelles 2003-2004 (milliers \$)	Coût estimatif total <sup>2</sup> (milliers \$)	Normes de service	Résultat sur le rendement	Consultations et analyses	Gestion des différends
Sécurité aérienne – Formation	Vente de biens et de produits d'informa- tion	Directive de l'Aviation civile n° 3 ( <a href="http://www.tc.gc.ca/AviationCivile/directives/ditr3.htm">www.tc.gc.ca/AviationCivile/directives/ditr3.htm</a> )	809	108	N. d.	Directive de l'Avia- tion civile n° 35 : <a href="http://www.tc.gc.ca/AviationCivile/directives/ditr35.htm">www.tc.gc.ca/AviationCivile/directives/ditr35.htm</a>	N. d.	Site Web <a href="http://www.tc.gc.ca/aviationcivile/forma-tion/cours/menu.htm">www.tc.gc.ca/aviationcivile/forma-tion/cours/menu.htm</a>	Voir site Web: <a href="http://www.tc.gc.ca/aviationCivile/AssuranceQ-ualite/AO/pla-intes/menu.htm">www.tc.gc.ca/aviationCivile/AssuranceQ-ualite/AO/pla-intes/menu.htm</a>
Sécurité aérienne – Recouvrement des coûts des inspections	Services à caractère régle- mentaire	<i>Règlement de l'aviation canadien</i> , article 104, (lois.justice.gc.ca/af/A-2/DORS-96-433/1187.html-nd-1203), et Directive de l'Aviation civile n° 3 ( <a href="http://www.tc.gc.ca/AviationCivile/directives/ditr3.htm">www.tc.gc.ca/AviationCivile/directives/ditr3.htm</a> )	1 935	1 935	N. d.	Directive de l'Avia- tion civile n° 35 : <a href="http://www.tc.gc.ca/AviationCivile/directives/ditr35.htm">www.tc.gc.ca/AviationCivile/directives/ditr35.htm</a>	N. d.	<i>Gazette du Canada</i> et site Web <a href="http://www.tc.gc.ca/AviationCivile/directives/ditr3.htm">www.tc.gc.ca/AviationCivile/directives/ditr3.htm</a>	Voir site Web: <a href="http://www.tc.gc.ca/aviationCivile/AssuranceQ-ualite/AO/pla-intes/menu.htm">www.tc.gc.ca/aviationCivile/AssuranceQ-ualite/AO/pla-intes/menu.htm</a>

(Suite à la page suivante)

Information sur l'imputation aux clients extérieurs (suite)

Activité de recettes/d'imputation de frais	Type de recettes/frais	Pouvoir d'établissement des recettes/des frais	Recettes prévues 2003-2004 <sup>1</sup> (milliers \$)	Recettes réelles 2003-2004 (milliers \$)	Coût estimatif total <sup>2</sup> (milliers \$)	Normes de service	Résultat sur le rendement	Consultations et analyses	Gestion des différends
Sécurité aérienne – Droits réglementaires	Services à caractère réglementaire	<i>Loi sur l'aéronautique</i> (lois.justice.gc.ca/ft/A-2/index.html), <i>Règlement de l'aviation canadien</i> (RAC), que l'on trouvera à l'adresse : <a href="http://www.tc.gc.ca/aviationcivile/SecurityReg/Alfaires/RAC/menu.htm">www.tc.gc.ca/aviationcivile/SecurityReg/Alfaires/RAC/menu.htm</a>	9 736	7 962	265 314 Coût des services directs aux bénéficiaires <sup>3</sup> : 74 868	Directive de l'Aviation civile n° 35 <a href="http://www.tc.gc.ca/AviationCivile/directives/dir35.htm">www.tc.gc.ca/AviationCivile/directives/dir35.htm</a> On peut consulter les normes relatives aux niveaux de service à l'adresse <a href="http://www.tc.gc.ca/AviationCivile/NiveauxDeService/DeService.htm">www.tc.gc.ca/AviationCivile/NiveauxDeService/DeService.htm</a>	N. d.	Consultations par le biais du Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne (CCRAAC). La proposition et le Résumé de l'étude d'impact sur la réglementation font l'objet d'une publication préalable dans la partie I de la <i>Gazette du Canada</i>	Voir site Web: <a href="http://www.tc.gc.ca/aviationCivile/AssuranceQualite/AQ/plaines/menu.htm">www.tc.gc.ca/aviationCivile/AssuranceQualite/AQ/plaines/menu.htm</a>

(Suite à la page suivante)



# Information sur l'imputation aux clients extérieurs (suite)

Activité de recettes/d'imputation de frais	Type de recettes/frais	Pouvoir d'établissement des recettes/des frais	Recettes prévues 2003-2004 <sup>1</sup> (milliers \$)	Recettes réelles 2003-2004 (milliers \$)	Coût estimatif total <sup>2</sup> (milliers \$)	Normes de service	Résultat sur le rendement	Consultations et analyses	Gestion des différends
--------------------------------------------	------------------------	------------------------------------------------	-------------------------------------------------------	------------------------------------------	-------------------------------------------------	-------------------	---------------------------	---------------------------	------------------------

## SÉCURITÉ ET SÛRETÉ

Sécurité aérienne – Ventes	Vente de biens et de produits d'information	<i>Loi sur la gestion des finances publiques</i> <a href="http://lois.justice.gc.ca/af/Fc-11/index.html">lois.justice.gc.ca/af/Fc-11/index.html</a>	242	242	N. d.	Directive de l'Aviation civile n° 35 : <a href="http://www.tc.gc.ca/AviationCivile/directives/dir35.htm">www.tc.gc.ca/AviationCivile/directives/dir35.htm</a>	N. d.	Site Web <a href="http://www.tc.gc.ca/AviationCivile/communications/publications/publications.htm">www.tc.gc.ca/AviationCivile/communications/publications/publications.htm</a>	Voir site Web: <a href="http://www.tc.gc.ca/aviationCivile/AssuranceQualite/AO/plaines/menu.htm">www.tc.gc.ca/aviationCivile/AssuranceQualite/AO/plaines/menu.htm</a>
----------------------------	---------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----	-----	-------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

(Suite à la page suivante)

## Information sur l'imputation aux clients extérieurs (suite)

Activité de recettes/ d'imposition de frais	Type de recettes/ frais	Pouvoir d'établissement des recettes/des frais	Recettes prévues 2003-2004 <sup>1</sup> (milliers \$)	Recettes réelles 2003-2004 (milliers \$)	Coût estimatif total <sup>2</sup> (milliers \$)	Normes de service	Résultat sur le rendement	Consultations et analyses	Gestion des différents
Ports – Recettes des ports publics : services publics, droits d'amarrage, de quayage et de port, droits exigés aux ports publics, à l'adresse : <a href="http://www.tc.gc.ca/Programmes/ports/menudroitsportspubliques.htm">www.tc.gc.ca/Programmes/ports/menudroitsportspubliques.htm</a>	Services à caractère non régle- mentaire	<i>Loi maritime du Canada</i> <a href="http://lois.justice.gc.ca/fv/C-6.7/index.html">lois.justice.gc.ca/fv/C-6.7/index.html</a>	N. d.	9 000	Coût des services directs aux béné- ficiaires <sup>3</sup> : 50 800	N. d.	N. d.	Les fonctionnaires du Ministère avisent les usagers et les intervenants de toute modification apportée aux droits des ports publics avant l'entrée en vigueur de ces changements. On trouvera les avis aux intervenants à l'adresse <a href="http://www.tc.gc.ca/Programmes/ports/consultations.htm">www.tc.gc.ca/Programmes/ports/consultations.htm</a>	N. d.
Ports – Baux/licences	Services à caractère régle- mentaire	<i>Loi maritime du Canada</i> (paragraphe 71(1)) <a href="http://www.tc.gc.ca/lois-reglements/GENE-RALE/L/mc/loi/lmc-a.html">www.tc.gc.ca/lois-reglements/GENE-RALE/L/mc/loi/lmc-a.html</a>	N. d.	63	N. d.	N. d.	N. d.	N. d.	N. d.

(Suite à la page suivante)

# Information sur l'imputation aux clients extérieurs (suite)

Activité de recettes/ d'imposition de frais	Type de recettes/frais	Pouvoir d'établissement des recettes/des frais	Recettes prévues 2003-2004 <sup>1</sup> (milliers \$)	Recettes réelles 2003-2004 (milliers \$)	Coût estimatif total <sup>2</sup> (milliers \$)	Normes de service	Résultat sur le rendement	Consultations et analyses	Gestion des différends
Aéroports – Paiement de loyers et de biens immobiliers	Vente de biens et de produits d'information	<i>Loi sur la gestion des finances publiques</i> <a href="http://lois.justice.gc.ca/ft/F-11/index.html">lois.justice.gc.ca/ ft/F- 11/index.html</a>	1 298  Exercice 2004-2005 : 1 298  Exercice 2005-2006 : 3 181  Exercice 2006-2007 : 3 611	1 298	N. d.	N. d.	N. d.	N. d.	N. d.
Ports – Locations	Location et utilisation de biens publics	<i>Loi sur les immeubles fédéraux et les biens réels fédéraux</i> <a href="http://lois.justice.gc.ca/ft/F-8.4/index.html">lois.justice.gc.ca/ ft/F- 8.4/index.html</a>	N. d.	2 374	N. d.	N. d.	N. d.	Les baux sont négociés en fonction de la valeur de la propriété établie par TPSGC, en vertu de la Politique en matière de biens immobiliers.	N. d.

(Suite à la page suivante)

# Information sur l'imputation aux clients extérieurs (suite)

Activité de recettes/ d'imposition de frais	Type de recettes/frais	Pouvoir d'établissement des recettes/des frais	Recettes prévues 2003-2004 <sup>1</sup> (milliers \$)	Recettes réelles 2003-2004 (milliers \$)	Coût estimatif total <sup>2</sup> (milliers \$)	Normes de service	Résultat sur le rendement	Consultations et analyses	Gestion des différends
Aéroports – Redevances de stationnement des véhicules aux aéroports, à l'adresse : <a href="http://www.tc.gc.ca/lois-&lt;br/&gt;reglements/GE&lt;br/&gt;NERALE/La/r&lt;br/&gt;eglements/130/&lt;br/&gt;al31/la131.html&lt;br/&gt;#COU40H.KE&lt;br/&gt;NORP.75YVEE&lt;br/&gt;.B">www.tc.gc.ca/lois- reglements/GE NERALE/La/r eglements/130/ al31/la131.html #COU40H.KE NORP.75YVEE .B</a>	Services à caractère non réglementaire	Paragraphe 4.4(2) de la <i>Loi sur l'aéronautique</i> ( <a href="http://lois.justice.gc.ca/lt/A-2/index.html">lois.justice.gc.ca/ lt/A-2/index.html</a> ) et section 2 du Décret autorisant la prise de règlements ministériels – <i>Règlement sur les redevances de stationnement des véhicules aux aéroports</i>	N. d.	225	1 856	N. d.	N. d.	Les redevances et le Résumé de l'étude d'impact de la réglementation font l'objet d'une publication préalable dans la partie I de la <i>Gazette du Canada</i> .	N. d.
Aéroports – Paiements versés aux administrations aéroportuaires	Location et utilisation de biens publics	<i>Loi sur les immeubles fédéraux et les biens réels fédéraux</i> <a href="http://lois.justice.gc.ca/lt/F-8.4/index.html">lois.justice.gc.ca/ lt/F-8.4/index.html</a>	240 918  Exercice 2004-2005 : 283 438	213 393	N. d.	N. d.	N. d.	N. d.	N. d.
			Exercice 2005-2006 : 292 961						
			Exercice 2006-2007 : 301 012						

(Suite à la page suivante)

# Information sur l'imputation aux clients extérieurs (suite)

Activité de recettes/ d'imposition de frais	Type de recettes/ frais	Pouvoir d'établissement des recettes/des frais	Recettes prévues 2003-2004 <sup>1</sup> (milliers \$)	Recettes réelles 2003-2004 (milliers \$)	Coût estimatif total <sup>2</sup> (milliers \$)	Normes de service	Résultat sur le rendement	Consultations et analyses	Gestion des différends
Aéroports – Redevances générales d'aéroport, reddevances d'atterrissage, reddevances de stationnement des aéronefs, RDSA, à l'adresse : <a href="http://www.tc.gc.ca/lois-&lt;br/&gt;reglements/GE-&lt;br/&gt;NERALE/La/Reglements/120/La129a/La129a.html">www.tc.gc.ca/lois- reglements/GE- NERALE/La/Reglements/120/La129a/La129a.html</a>	Services à caractère non régle- mentaire	Paragraphe 4.4(2) de la <i>Loi sur l'aéronautique</i> ( <a href="http://lois.justice.gc.ca/fr/A-2/index.html">http://lois.justice.gc.ca/fr/A-2/index.html</a> ), et section 2 du Décret autorisant la prise de règlements ministériels – <i>Règlement sur les reddevances des aéronautiques</i>	N. d.	4 518	20 231  Coût des services directs aux béné- ficiaires <sup>3</sup> : 18 008	N. d.	N. d.	Les associations qui représentent l'industrie reçoivent par voie de lettre des renseignements sur les propositions du Ministère de modifier les redevances et sont invitées à formuler leurs commentaires. Les employés aéroportuaires discutent également des propositions avec les clients dans chaque aéroport. La proposition et le Résumé de l'étude d'impact de la réglementation feront l'objet d'une publication préalable dans la partie I de la <i>Gazette du Canada</i> . Ce mécanisme permet de tenir les partenaires informés.	N. d.

(Suite à la page suivante)



## Information sur l'imputation aux clients extérieurs (suite)

Activité de recettes/ d'imposition de frais	Type de recettes/ frais	Pouvoir d'établissement des recettes/des frais	Recettes prévues 2003-2004 <sup>1</sup> (milliers \$)	Recettes réelles 2003-2004 (milliers \$)	Coût estimatif total <sup>2</sup> (milliers \$)	Normes de service	Résultat sur le rendement	Consultations et analyses	Gestion des différents
Aéroports – Locations	Location et utilisation de biens publics	<i>Loi sur les immeubles fédéraux et les biens réels fédéraux</i> <a href="http://lois.justice.gc.ca/fr/E-8.4/index.html">http://lois.justice.gc.ca/fr/E-8.4/index.html</a>	N. d.	5 282	N. d.	N. d.	N. d.	Les baux fonciers sont négociés en fonction de la valeur de la propriété établie par TPSCG, en vertu de la politique sur les biens immobiliers. Les locations d'espaces sont établies de la même façon dans le périmètre des aéroports.	N. d.

(Suite à la page suivante)

## 5.14 Information sur l'imputation aux clients extérieurs

Par souci de cohérence avec les rapports antérieurs sur l'imputation aux clients extérieurs, le présent tableau a été établi à partir des directives s'appliquant au *Rapport ministériel sur le rendement de 2002-2003* et de la *Politique d'imputation aux clients extérieurs* du Secréariat du Conseil du Trésor. Nous savons que la *Politique d'imputation aux clients extérieurs* est actuellement à l'étude en raison de l'entrée en vigueur, le 31 mars 2004, de la *Loi sur les frais d'utilisation*. Toutefois, lors de la rédaction du rapport, il n'existait pas encore d'interprétation gouvernementale officielle des modalités d'application de la nouvelle loi. Transports Canada a indiqué d'un fond [ombré] les imputations aux clients extérieurs susceptibles d'être des « frais d'utilisation » aux termes de la *Loi sur les frais d'utilisation*. Les parties **non-ombrées** correspondent à des exceptions à la *Politique d'imputation aux clients extérieurs* qui ne sont pas, à notre avis, des « frais d'utilisation » au sens de la *Loi sur les frais d'utilisation*.

Activité de recettes/ d'imposition de frais	Type de recettes/ frais	Pouvoir d'établissement des recettes/des frais	Recettes prévues 2003-2004 <sup>1</sup> (milliers \$)	Recettes réelles 2003-2004 (milliers \$)	Coût estimatif total <sup>2</sup> (milliers \$)	Normes de service	Résultat sur le rendement	Consultations et analyses	Gestion des différends
---------------------------------------------------	-------------------------------	---------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------	----------------------------------------------------------	-------------------------	---------------------------------	------------------------------	---------------------------

### PROGRAMMES ET CESSIIONS

Aéroports – Concessions	Location et utilisation de biens publics	<i>Loi sur les immeubles fédéraux et les biens réels fédéraux</i> <a href="http://lois.justice.gc.ca/fr/E-8.4/index.html">http://lois.justice.gc.ca/fr/E-8.4/index.html</a>	Non disponible N. d.	855	N. d.	N. d.	N. d.	Les contrats de concession font l'objet d'un appel d'offres.	N. d.
Aéroports – Ventes	Vente de biens et de produits d'informa- tion	<i>Loi sur la gestion des finances publiques</i> <a href="http://lois.justice.gc.ca/fr/E-11/index.html">http://lois.justice.gc.ca/fr/E-11/index.html</a>	N. d.	112	N. d.	N. d.	N. d.	N. d.	N. d.

(Suite à la page suivante)

5.13 Achats et marchés

<p><b>Rôle que jouent les achats et marchés dans l'exécution des programmes :</b></p> <p>Les achats et les marchés jouent un rôle central dans l'exécution du programme du Ministère. Ils permettent à ce dernier d'obtenir des conseils et des services hautement spécialisés à l'appui de ses politiques et de l'exécution de ses programmes.</p>	<p><b>Après de la façon dont Transports Canada gère sa fonction de passation des marchés :</b></p> <p>Les opérations d'achats de Transports Canada sont décentralisées, et les spécialistes désignés des achats sont répartis entre l'Administration centrale et les Régions. En outre, Transports Canada délègue divers niveaux de pouvoirs d'acquisition à ses gestionnaires et à ses spécialistes des marchés. Le pouvoir d'acheter des articles de faible valeur délégué aux gestionnaires leur permet de répondre immédiatement à leurs exigences opérationnelles. Les spécialistes des acquisitions possédant de grandes compétences et une vaste expérience se chargent des demandes plus complexes et des autres besoins.</p> <p>Le cadre des délégations de Transports Canada est conçu pour faciliter les processus d'approvisionnement du Ministère.</p> <p>Un comité ministériel d'examen des marchés s'assure de la conformité de ceux-ci aux politiques, aux lignes directrices et aux directives du Secrétariat du Conseil du Trésor et approuve tous les marchés à fournisseur unique dont la valeur dépasse 25 000 \$.</p> <p>Le Ministère accorde en moyenne 7 000 marchés par année, représentant une valeur approximative de 35,5 millions \$. Ces chiffres ne tiennent pas compte des appels d'offres faits par l'entremise de Travaux publics et Services gouvernementaux Canada (TPSGC) ni des marchés que ce ministère signe au nom de Transports Canada.</p>
<p><b>Progrès et nouvelles initiatives permettant d'adopter des pratiques efficaces et rentables d'achat :</b></p> <p>Le Ministère possède un réseau Intranet dans lequel les gestionnaires et le personnel peuvent consulter des bulletins sur divers aspects des mécanismes d'approvisionnement, un guide sur l'équipement et les marchés réservé exclusivement aux gestionnaires et des documents d'information spécifique à l'intention des spécialistes des marchés. Divers cours sur les marchés ont également été élaborés et offerts régulièrement aux gestionnaires et au personnel.</p>	

## Initiatives horizontales (suite)

Nom de l'initiative: VISION SÉCURITÉ ROUTIÈRE 2010				Nom du ou des ministères responsables : TRANSPORTS CANADA		
Structure de gouvernance :						
Un cadre de responsabilité englobant des groupes de travail composés de tous les intervenants, tant des gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux que les grandes organisations publiques et privées a été mis en œuvre en vue de la définition et de l'exécution des initiatives qui permettront d'atteindre les objectifs fixés. Chaque année, un rapport résumant les activités entreprises et les progrès accomplis en vue de la réalisation des objectifs de la Vision est soumis au Comité des sous-ministres.						
Partenaires fédéraux	Nom des programmes	Affectation totale (milliers \$)	Dépenses prévues pour 2003-2004 (milliers \$)	Dépenses réelles en 2003-2004 (milliers \$)	Résultats prévus en 2003-2004	Résultats acquis en 2003-2004
1. Transports Canada	Vision sécurité routière 2010	21 235 \$	Les dépenses prévues de Transports Canada sont reliées à l'ensemble des programmes de Vision sécurité routière 2010 - 21 235 \$.	Les dépenses prévues de Transports Canada sont reliées à l'ensemble des programmes de Vision sécurité routière 2010 - 21 235 \$.	L'objectif national est de diminuer le nombre moyen de décès ou de blessures graves d'usagers de la route de 30% pour la période de 2008 à 2010 comparativement à la moyenne pour les années de 1996 à 2001.	Les données de 2003-2004 ne sont pas encore disponibles.
2. Gendarmerie royale du Canada	Données non disponibles.					
3. Santé Canada						
Observations sur les écarts : N.d.		Total	N.d.	N.d.	N.d.	
Résultats obtenus par les partenaires extérieures au gouvernement fédéral: N.d.						
Personne-ressource : Paul Gutoskie, Gestionnaire, Vision sécurité routière, Transports Canada						

## Initiatives horizontales (suite)

Nom de l'initiative : VISION SÉCURITÉ ROUTIÈRE 2010		Nom du ou des ministères responsables : TRANSPORTS CANADA	
Date de lancement : 2000	Date de clôture : 2010	Affectation financière Fédérale totale : 21,2 millions \$	
Description de l'initiative:			
<p>Vision sécurité routière 2010 est un plan à long terme visant à faire des routes canadiennes les routes les plus sûres au monde d'ici 2010. Tous les ministres des transports et de la sécurité routière ont adopté le plan à l'automne 2000.</p> <p>La principale différence entre Vision sécurité routière 2010 et son prédécesseur (Vision sécurité routière 2001) s'observe au niveau de la fixation d'objectifs nationaux quantifiés (réduire de 30 % le nombre moyen d'usagers tués ou gravement blessés sur les routes au Canada d'ici 2010) et de sous-objectifs applicables aux principaux problèmes de sécurité routière (p. ex., port de la ceinture de sécurité, dispositifs de retenue des nourrissons et des enfants, alcool au volant, sécurité des routes rurales et sécurité des véhicules commerciaux). L'objectif national sera atteint si le nombre de décès et de blessures graves diminue de 900 et de 5 500 respectivement d'ici 2010. En 2002, le Canada se classait au huitième rang des pays de l'Organisation de coopération et de développement économiques pour le nombre de décès par milliard de kilomètres parcourus.</p> <p>On trouvera de plus amples renseignements sur les efforts déployés par le Canada pour faire des routes canadiennes les routes les plus sûres au monde à l'adresse Internet <a href="http://www.tc.gc.ca/securiteroutiere/vision/menu.htm">www.tc.gc.ca/securiteroutiere/vision/menu.htm</a>.</p>			
Résultat(s) partagé(s) :			
Tous les efforts de partenariat appuient au moins l'un des quatre objectifs stratégiques de Vision sécurité routière 2010 — sensibilisation accrue aux problèmes de sécurité routière; amélioration des communications et de la collaboration entre organismes responsables de la sécurité routière; renforcement des mesures d'exécution; amélioration des méthodes de collecte et la qualité des données nationales sur la sécurité routière — qui se traduiront par une sécurité routière accrue pour tous les Canadiens.			

(Suite à la page suivante)



**Initiatives horizontales (suite)**

<b>NOM DE L'INITIATIVE :</b> <b>SÛRETÉ MARITIME</b>	
<b>Observations sur les écarts :</b>	On a observé des progrès considérables dans le cadre de la plupart des projets approuvés en vertu du Fonds de coordination de la sûreté maritime. Cependant, quelques projets doivent faire l'objet d'une mise au point plus précise, car leur incidence sur les activités du Ministère est beaucoup plus complexe que prévu. Les ministères effectuent des évaluations et des analyses supplémentaires, afin de s'assurer que l'on prend rapidement des mesures à l'égard de toutes les questions (c.-à-d., techniques et juridiques), et ainsi garantir une mise en oeuvre rapide et uniforme.
<b>Résultats obtenus par les partenaires extérieures au gouvernement fédéral:</b>	
N.d.	
<b>Personne-ressource:</b>	
Gerry Frappier, Directeur général, Sécurité maritime, Transports Canada	

*(Suite à la page suivante)*

**Initiatives horizontales (suite)**

NOM DE L'INITIATIVE : SÛRETÉ MARITIME					
Partenaires fédéraux	Nom des programmes	Affectation totale (milliers \$)	Dépenses prévues pour 2003-2004 (milliers \$)	Dépenses réelles en 2003-2004 (milliers \$)	Résultats prévus en 2003-2004
5. Agence des services frontaliers du Canada	Matériel de détection des radiations	9 500 \$	5 300 \$	500 \$	Mise en place de technologies de dépistage des radiations dans les ports maritimes de Vancouver, Montréal, Halifax et Saint-John pour vérifier tous les conteneurs qui entrent au Canada.
6. Ministère de la Défense nationale	Radar haute fréquence à ondes de surface dans quatre ou cinq stations	N.d.	N.d.	N.d.	Mise en place d'un réseau de quatre ou cinq stations de Radar haute fréquence à ondes de surface (qui seront intégrées aux deux stations similaires existantes).
7. Gendarmerie royale du Canada	Formation d'une équipe d'intervention d'urgence	2 600 \$	600 \$	600 \$	<ul style="list-style-type: none"><li>• Nouveau financement pour une équipe d'intervention d'urgence armée, spécialisé dans l'abordage de navires.</li><li>• Évaluation des besoins en formation.</li><li>• Rédaction de normes applicables aux cours de formation et de lignes directrices nationales.</li><li>• Formation des instructeurs.</li><li>• Les cours seront donnés durant l'exercice 2004-2005.</li></ul>
TOTAL		N.d.	N.d.	N.d.	

(Suite à la page suivante)

Initiatives horizontales (suite)

4. Sécurité publique et Protection civile Canada	Exercices de formation à la lutte au terrorisme	174 \$	174 \$	40 \$  Au cours de l'exercice 2003-2004, certains facteurs ont influé sur le calendrier de travail et sur la planification des dépenses imputables à cette initiative. Parmi les principaux, soulignons le mauvais temps en avril et mai de l'exercice canado-américain TOPOFF 2 qui était une priorité nationale; la mise au point d'un Protocole concernant les incidents maritimes précaup à la fois les services maritimes puisqu'il définit les rôles et responsabilités des intervenants et la constitution du nouveau ministère de la Sécurité publique et de la Protection civile. L'activation de ce ministère a entraîné une révision du Protocole concernant les incidents maritimes puisqu'il créait une nouvelle structure de commandement et de contrôle au sein du gouvernement du Canada.	<ul style="list-style-type: none"><li>• Sensibilisation à l'importance des ressources que le fédéral doit consacrer à la lutte au terrorisme et à l'entente qui doit exister entre les premiers intervenants, d'autres paliers de gouvernements et nos partenaires internationaux.</li><li>• Promotion des méthodes exemplaires de lutte au terrorisme.</li><li>• Repérage des points faibles et des points à améliorer en s'assurant de l'harmonisation des ententes nationales de lutte au terrorisme en considérant une menace fluctuante.</li><li>• Établissement de liens plus forts entre tous les organismes canadiens de lutte au terrorisme.</li><li>• Démonstration auprès de nos partenaires internationaux de la capacité du Canada de réagir efficacement aux incidents maritimes.</li></ul>	Établissement d'un calendrier de travail, de jalons de planification et d'objectifs et enjeux stratégiques pour les deux premiers exercices maritimes.
--------------------------------------------------	-------------------------------------------------	--------	--------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

(Suite à la page suivante)

## Initiatives horizontales (suite)

NOM DE L'INITIATIVE : SÛRETÉ MARITIME						
Partenaires fédéraux	Nom des programmes	Affectation totale (milliers \$)	Dépenses prévues pour 2003-2004 (milliers \$)	Dépenses réelles en 2003-2004 (milliers \$)	Résultats prévus en 2003-2004	Résultats acquis en 2003-2004
3. Citoyenneté et Immigration Canada et Service canadien du renseignement de sécurité	a) Contrôle des passagers et des équipages	3 600 \$	3 600 \$	2 800 \$	<ul style="list-style-type: none"> <li>Conception et exécution de la formation en sûreté maritime.</li> <li>Affectation d'agents de sûreté maritime dans diverses régions dont la C.-B., l'Atlantique, Terre-Neuve et Québec; en tout, 21 agents à plein temps ont été nommés.</li> <li>Rédaction d'un manuel de politiques et procédures à l'intention des agents.</li> <li>Recherche et acquisition de matériel spécialisé à l'intention des agents de sûreté maritime dont des vestes de flottaison, des lampes de poche anti-éclaboussures, etc.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>21 agents à temps plein ont été engagés dans les régions de l'Atlantique, de la C.-B. et du Québec.</li> <li>Un cours sur la sûreté maritime a été mis au point et donné aux nouveaux agents.</li> <li>On a fourni aux agents le matériel spécialisé dont ils avaient besoin.</li> <li>Un manuel sur les politiques et les procédures a été rédigé à l'intention des agents.</li> </ul>
	b) Visas pour les marins qui s'engagent dans des équipages canadiens	500 \$	700 \$	500 \$	<ul style="list-style-type: none"> <li>Réduction marquée du nombre de marins tentant d'entrer illégalement au Canada.</li> <li>Réduction de 90% des 51 personnes qui se prétendent marin et qui débarquent chaque année dans les aéroports canadiens.</li> <li>Réduction de 90% des 85 personnes interceptées alors qu'elles tentaient de voyager au Canada à la faveur de documents acquis frauduleusement.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>La levée de l'exemption de détenir un visa est entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> juin 2003.</li> <li>Aucune donnée n'a été compilée.</li> </ul>

(Suite à la page suivante)

**Initiatives horizontales (suite)**

<b>NOM DE L'INITIATIVE : SÛRETÉ MARITIME</b>						
<b>Partenaires fédéraux</b>	<b>Nom des programmes</b>	<b>Affectation totale (milliers \$)</b>	<b>Dépenses prévues pour 2003-2004 (milliers \$)</b>	<b>Dépenses réelles en 2003-2004 (milliers \$)</b>	<b>Résultats prévus en 2003-2004</b>	<b>Résultats acquis en 2003-2004</b>
	d) Programme d'attestations de sécurité dans les zones maritimes réglementées	2003-2004 à 2007-2008 : 11 800 \$  Courant : 2 000 \$	3 600 \$	1 323 \$	L'installation des infrastructures requises pour surveiller l'accès aux zones maritimes réglementées sera terminée à l'automne 2004.  Le traitement des attestations de sécurité des transports s'effectuera au rythme de 10 000 par année.	N.d.
2. Ministère des Pêches et Océans (MPO) et Garde côtière canadienne	a) Système d'identification automatique et système longue portée d'identification et de poursuite des navires.	2003-2004: 1 500 \$  2004-2005: 4 500 \$  2005-2006: 11 500 \$  2006-2007: 8 500 \$	1 500 \$	1 500 \$	Financement obtenu en vertu d'approbations préliminaires de projet en 2003-2004 en vue de l'élaboration d'un document d'approbation définitive de projet et de la poursuite des tests d'évaluation.	L'approbation définitive de projet a été accordée par le Conseil du Trésor. Les tests d'évaluation sont terminés.
	b) Patrouilles de surveillance aérienne (MPO)	A compter de 2003-2004 : 2 000 \$	2 000 \$	2 000 \$	<ul style="list-style-type: none"> <li>Augmentation du nombre d'heures de patrouille.</li> <li>Soutien de l'échange de données entre les ministères.</li> <li>Interopérabilité accrue.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Le nombre d'heures de patrouille a été accru d'environ 40 %.</li> <li>Le ministère de la Défense nationale a obtenu des informations améliorées.</li> </ul>

(Suite à la page suivante)



# Initiatives horizontales (suite)

NOM DE L'INITIATIVE : SÛRETÉ MARITIME						
Partenaires fédéraux	Nom des programmes	Affectation totale (milliers \$)	Dépenses prévues pour 2003-2004 (milliers \$)	Dépenses réelles en 2003-2004 (milliers \$)	Résultats prévus en 2003-2004	Résultats acquis en 2003-2004
1. Transports Canada	a) Fonds de coordination de la sûreté maritime	2003-2004 à 2007-2008 : 1 6 200 \$ en cours : 2 000 \$	5 100 \$	9 50 \$	Affectation de ressources au soutien de projets ponctuels ou courts menés par des ministères ou des organismes en vue d'améliorer la coordination des travaux visant la sûreté maritime entre les ministères et organismes fédéraux et avec d'autres administrations s'intéressant à la sûreté maritime.	Système de gestion des renseignements et d'échange de données maritimes – élaboration d'un concept d'exploitation du soutien à l'étude de définition du projet en 2004-2005.
	b) Définition de la réglementation de l'OMI	3 200 \$	1 100 \$	1 060 \$	Principaux résultats (18 premiers mois) : L'application des engagements internationaux pris par le Canada, notamment ceux sur les modifications apportées à la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS) et du Code international de sécurité des navires et des installations portuaires en juillet 2004 ont grandement contribué à l'amélioration de notre sûreté.	Non disponible (N.d.)
	c) Programme de surveillance et d'application de la loi sur la sûreté maritime	2003-2004 : 1 000 \$ 2004-2005 à 2007-2008 : 13 500 \$ Courant : 3 000 \$	1 000 \$	678 \$	Sûreté accrue à bord des navires et dans les installations portuaires par la mise en application de normes minimales.	N.d.

(Suite à la page suivante)

Initiatives horizontales (suite)

NOM DE L'INITIATIVE : SÛRETÉ MARITIME	NOM DU OU DES MINISTÈRES RESPONSABLES : TRANSPORTS CANADA
<p><b>Structure de gouvernance :</b></p> <p>Le Gouvernement du Canada a mis sur pied le Groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime (GTISM), sous l'égide de Transports Canada; il a pour mandat la définition et la coordination des interventions du gouvernement fédéral à l'appui des objectifs du Canada en matière de sûreté publique et de lutte au terrorisme maritime et en matière d'application des exigences internationales concernant la sécurité maritime. Conformément aux directives du GTISM, chaque ministère intéressé assume les responsabilités suivantes, annoncées en janvier 2003 :</p>	
<p><b>Transports Canada :</b> Dirige les initiatives gouvernementales en matière d'amélioration de la sûreté maritime. Direction du GTISM. Mise au point d'une réglementation conforme aux nouvelles exigences de l'Organisation maritime internationale; Supervision de la sûreté maritime et exécution (Phase 1) et Programme d'attestations de sécurité dans les zones maritimes réglementées (programme qui sera exécuté avec l'aide de la GRC et du Service canadien du renseignement de sécurité.</p>	
<p><b>Ministère des Pêches et Océans Canada (MPO)/Garde côtière canadienne :</b> Partenaire de l'amélioration des connaissances du secteur dans la zone économique exclusive du Canada, chargé de l'augmentation des activités de surveillance et de la mise en place d'une infrastructure terrestre d'un Système d'identification automatique et de la mise au point d'un mécanisme de poursuite longue portée des navires. En outre, durant la période couverte par le rapport, le MPO a accru sa capacité d'intervention en mer lors d'incidents relatifs à la sûreté maritime. Le maintien en service du LORAN-C, un système de radionavigation longue portée et de positionnement soutient nos initiatives de collaboration avec les États-Unis.</p>	
<p><b>Citoyenneté et Immigration :</b> Imposition de visas aux marins qui se joignent à des équipages canadiens (en collaboration avec le Service canadien du renseignement de sécurité.</p> <p>Amélioration du contrôle des passagers et des équipages.</p>	
<p><b>Sécurité publique et Protection civile Canada :</b> Tenue d'exercices de lutte au terrorisme.</p>	
<p><b>Agence des services frontaliers du Canada :</b> Installation de matériel de détection des radiations dans les ports choisis.</p>	
<p><b>Gendarmerie royale du Canada :</b> Projet concernant les ports nationaux; Formation d'une équipe d'intervention d'urgence.</p>	
<p><b>Défense nationale :</b> Contribution à l'amélioration de la collaboration et de la coordination par le biais d'un programme d'échange de données et de gestion de l'information maritime; amélioration de la surveillance du territoire par l'utilisation d'un réseau de radars haute fréquence à ondes de surface à pour surveiller les secteurs côtiers les plus achalandés.</p>	

(Suite à la page suivante)

# 5.12 Initiatives horizontales

NOM DE L'INITIATIVE: SÛRETÉ MARITIME		NOM DU OU DES MINISTÈRES RESPONSABLES : TRANSPORTS CANADA	
Date de lancement : 2001	Date de clôture : En cours	Affectation financière Fédérale totale : 172,5 millions \$	
Description de l'initiative:			
L'initiative concernant la sûreté maritime est une initiative majeure visant à améliorer la sûreté des ports, des voies navigables et des eaux territoriales du Canada. Parmi les volets couverts par cette initiative figurent :			
<ul style="list-style-type: none"><li>• Surveillance et contrôle accrus du trafic maritime</li><li>• Meilleure coordination et consultations plus étendues en matière de sûreté maritime</li><li>• Programmes d'attestation de sécurité pour les employés du secteur maritime</li><li>• Nouvelles exigences relatives aux visas des marins étrangers membres d'équipages de navires canadiens</li><li>• Installation de nouveaux outils de détection dans les ports du Canada et visant la surveillance des conteneurs</li><li>• Augmentation des ressources de la GRC consacrées aux interventions d'urgence et au soutien de la sûreté maritime</li><li>• L'initiative concernant la sûreté maritime permettra au Canada de respecter les normes et obligations internationales, dont celles que définit actuellement l'Organisation maritime internationale (OMI).</li></ul>			
Ces mesures permettront également au Canada de maintenir sa position concurrentielle face à ses partenaires commerciaux du monde, du fait qu'il répondra à leurs exigences en matière de sûreté maritime.			
Résultat(s) partagé(s) :			
Les activités et les résultats partagés en matière de sûreté maritime sont :			
Principales activités :			
<ul style="list-style-type: none"><li>• Connaissance du secteur – surveillance et contrôle accrus du trafic maritime</li><li>• Réactivité – Ajout de ressources consacrées aux interventions d'urgence et au soutien de la sûreté</li><li>• Protection – Compréhension des programmes d'attestation de sécurité pour les employés du secteur maritime travaillant dans des zones réglementées et de nouvelles exigences en matière de visa pour les marins étrangers faisant partie d'équipages canadiens ainsi que l'installation dans les ports canadiens d'outils de détection pour le contrôle des conteneurs.</li><li>• Collaboration – Meilleure coordination et consultations plus étendues en matière de sûreté maritime</li></ul>			
Résultat final :			
Amélioration de la sûreté des ports, des voies navigables et des eaux territoriales du Canada.			

(Suite à la page suivante)

# 5.11 Principales initiatives en matière de réglementation

Objectif de l'initiative en matière de réglementation	Résultats attendus	Critère de mesure du rendement	Résultats acquis
<b>Examen du Règlement sur les systèmes informatisés de réservation (SIR) canadiens</b> en vue de réduire le fardeau réglementaire, conformément aux exigences d'un marché fluctuant rapidement, des percées technologiques et de l'évolution d'autres administrations.	Modification du règlement de 1995 sur les systèmes informatisés de réservation pour l'adapter à l'évolution du marché.	Publication du projet de modification du règlement sur les SIR à l'automne de 2003.  Les parties intéressées ont été consultées et elles appuient majoritairement les modifications proposées.  La version définitive, fruit des consultations, publiée au printemps de 2004.	Le nouveau Règlement sur les SIR a été publié dans la Partie I de la <i>Gazette du Canada</i> en octobre 2003.  On a longuement consulté les parties intéressées, d'autres ministères et les hautes instances d'autres administrations.  Le règlement définitif a été publié dans la Partie II de la <i>Gazette du Canada</i> en mai 2004.
<b>Modification de la Loi sur l'aéronautique</b> pour traiter de la gestion de la fatigue, de l'assurance-responsabilité, des systèmes de gestion des compagnies aériennes, de l'analyse et de la production de rapports sur les données de sécurité et des nouveaux outils d'exécution et d'observation.	Harmoniser les exigences législatives aux besoins de l'industrie.	L'adoption du <i>Projet de loi sur l'aéronautique</i> par le Parlement se traduira par une amélioration de la sécurité aérienne.	Il y a eu prorogation du Parlement avant que le projet de modification ne soit adopté. On entend présenter le projet de loi au cours de 2004-2005.
<b>Réforme de toute la réglementation, des normes et des documents</b> relevant de la <i>Loi sur la marine marchande du Canada</i> (LMMC de 2001).	Phase I: Plus de cent règlements seront refondus en quelque 30 nouveaux règlements d'ici la fin de 2006. <u>Phase 2:</u> Environ 35 règlements actuels seront refondus en quelque 11 nouveaux règlements.	La publication de nouveaux règlements et de règlements modifiés dans la Partie II de la <i>Gazette du Canada</i> a été approuvée. Les nouveaux règlements sont plus modernes, rationnels et conformes à la LMMC de 2001.	La Phase I de la réforme de la réglementation en vertu de la LMMC de 2001 s'est étalée sur l'ensemble de la période de rapport de l'exercice 2003-2004. Elle devrait se conclure à la fin de l'année 2006.
<b>Modification du Règlement canadien sur la sûreté aérienne</b> pour donner plus de pouvoir au programme de contrôle des non-voyageurs.	Restreindre l'accès aux zones réglementées aux détenteurs de laissez-passer ou taux personnes ayant fait l'objet d'un contrôle.	Prévenir l'accès des personnes non autorisées dans les zones réglementées.	Meilleur contrôle de l'accès aux zones réglementées.

5.10 Passif éventuel

Au
----

Type de passif éventuel	31 mars 2002	31 mars 2003	31 mars 2004
(milliers \$)			

Garanties d'obligations et emprunts	64 147	63 000	-
Litiges <sup>1</sup>	8 340	7 855	33 404

TOTAL DU PASSIF ÉVENTUEL	72 487	70 855	33 404
--------------------------	--------	--------	--------

Les chiffres ayant été arrondis, le résultat des colonnes peut différer des totaux indiqués.

1. Dans le RMR de 2002-2003, on déclarait deux types de litiges : « Blessures ou décès » et « Rupture de contrat ». Après l'examen interne de la gestion financière, ces deux rubriques sont réunies en une seule, intitulée « Litiges ».



## 5.9 Prêts, investissements et avances par secteur d'activités

Secteur d'activités (milliers \$)	2001-2002 Solde réel	2002-2003 Solde réel	Budget principal des dépendes	Solde de dépendes prévues	Autorisations totales	Solde réel
2003-2004						

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Prêt consenti à l'Administration du pont du port de Saint John</li> <li>• Prêt aux Administrations aéroportuaires canadiennes</li> <li>• Prêts assumés de l'ex-Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent</li> </ul>	25 024	24 152	-	23 152	-	23 481
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Programmes et cessions</li> </ul>						
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Prêts assumés de canadiennes aéroportuaires</li> </ul>	-	19 221	-	18 595	-	18 595
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Programmes et cessions sur les prêts – Total des soldes en cours</li> </ul>	25 740	44 065	-	42 433	-	42 255
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Politiques</li> <li>• Investissement dans Ridley Terminals Inc.</li> </ul>	90 000	90 000	-	90 000	-	90 000
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Administration ministérielle</li> <li>• Investissement dans la Monnaie royale canadienne<sup>1</sup></li> </ul>	-	40 000	-	-	-	-
<b>TOTAL DES PRÊTS, INVESTISSEMENTS, ET AVANCES</b>	<b>115 740</b>	<b>174 065</b>	<b>-</b>	<b>132 433</b>	<b>-</b>	<b>132 255</b>

Les chiffres ayant été arrondis, le résultat des colonnes peut différer des totaux indiqués.

1. Suite au transfert de la Monnaie royale canadienne du ministre des Transports au ministre du Revenu national, l'investissement dans la Monnaie royale canadienne est maintenant présenté dans le RMR 2003-2004 de l'Agence du revenu du Canada.

Tableau 2 Détail des paiements de transfert par programme/secteur d'activités

CONTRIBUTIONS						
2003-2004						
Secteur d'activités (milliers \$)	Dépenses réelles 2001-2002	Dépenses réelles 2002-2003	Budget principal des dépenses	Total de dépenses prévues	Autorisations totales <sup>1</sup>	Dépenses réelles <sup>2</sup>
Administration ministérielle	-	100	-	-	-	-
• Contribution à Society for 100th Anniversary of Flight	-	100	-	-	-	-
Total des contributions — Administration ministérielle	-	100	-	-	-	-
TOTAL DES CONTRIBUTIONS						
	243 269	293 173	431 261	431 261	521 943	332 439
Total des paiements de transfert						
	394 410	316 649	455 248	455 248	547 072	357 516

Les chiffres ayant été arrondis, le résultat des colonnes peut différer des totaux indiqués.

1. La colonne des autorisations totales tient compte des autorisations reçues ou transférées à la suite de la réorganisation du 12 décembre 2003.
2. La colonne des dépenses réelles tient compte des montants reçus ou transférés à la suite de la réorganisation du 12 décembre 2003.

Tableau 2 Détail des paielements de transfert par programme/secteur d'activités

CONTRIBUTIONS						2003-2004	
Secteur d'activités (milliers \$)	Dépenses réelles 2001-2002	Dépenses réelles 2002-2003	Budget des dépenses principal	Total de dépenses prévues	Autorisations totales <sup>1</sup>	Dépenses <sup>2</sup> réelles <sup>2</sup>	
• Paiements au titre de l'aménagement des passages à niveau, approuvés en vertu de la Loi sur la sécurité ferroviaire	7 495	7 495	7 495	7 495	7 440	7 440	• Contributions �
• Association des chemins de fer du Canada pour l'Opération Gareau	200	200	200	200	200	200	• Paiements à d'autres gouvernements et à ses organismes internationaux au titre de l'exploitation et de l'entretien d'aéroports, d'aides à la navigation aérienne et autres installations destinées au transport aérien
• Contribution aux compagnies aériennes au titre de l'amélioration de la sûreté des cabines de pilotage	-	25 368	6 000	6 000	6 000	3 452	• Contribution à l'aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa au titre des modifications apportées à la sécurité
• Contribution à l'Association canadienne de l'aviation d'affaires	126	269	-	-	103	103	• Contribution �
• Montant reçu du ministère des Pêches et O�c�ans au titre des programmes de sauvetage et de sécurité et d'interventions environnementales à la suite de la réorganisation du 12 déc. 2003.	-	-	-	-	-	-	Total des contributions —
Sécurité et sûreté	13 378	39 624	18 523	18 523	19 860	17 312	Sécurité et sûreté

(Suite à la page suivante)

Tableau 2  
Détail des paiements de transfert par programme/secteur d'activités

CONTRIBUTIONS		2003-2004				
Secteur d'activités (milliers \$)	Dépenses réelles 2001-2002	Dépenses réelles 2002-2003	Budget principal des dépenses 2003-2004	Total de dépenses prévues	Autorisations totales <sup>1</sup>	Dépenses réelles <sup>2</sup>
• Contributions –						
• Immobilisations spéciales						
○ Aéroport Thompson	21	300	2 093	2 093	300	69
○ Aéroport de Stephenville	37	-	-	-	-	-
○ Aéroport de Kapuskasing	110	148	-	-	-	-
• Programme stratégique d'infrastructures routières						
○ Volet routes	1 998	25 802	185 158	185 158	155 008	57 011
○ Initiative du transport aux postes frontaliers	-	7 667	14 200	14 200	14 200	7 548
• Plan d'action 2000 pour le changement climatique :						
○ Programme de démonstration en transport urbain	-	-	12 950	12 950	12 916	385
○ Initiatives de transport du fret	-	40	1 500	1 500	260	221
Total des contributions – Programmes et cessions	194 168	212 388	362 972	362 972	359 843	212 104

- Code national de sécurité

- Terre-Neuve et Labrador
- Île-du-Prince-Édouard
- Nouvelle-Écosse
- Nouveau-Brunswick
- Québec
- Ontario
- Manitoba
- Saskatchewan
- Alberta
- Colombie-Britannique
- Territoires du Nord-Ouest
- Territoire du Yukon

Page 90 – Rapport ministériel sur le rendement

Paiements de transfert (suite)

Tableau 2 Détail des paiements de transfert par programme/secteur d'activités

CONTRIBUTIONS					2003-2004	
Secteur d'activités (milliers \$)	Dépenses réelles 2001-2002	Dépenses réelles 2002-2003	Budget principal des dépenses	Total de dépenses prévues	Autorisations totales <sup>1</sup>	Dépenses réelles <sup>2</sup>

• Contribution à "Ville de Rimouski" au titre des travaux d'infrastructure effectués à l'aéroport de Rimouski	-	-	-	-	320	156
• Contribution à la commission aéroportuaire de Comox Valley pour l'érection de structures destinées au transport aérien	-	-	-	-	1 900	1 235
• Contribution à Aéroports de Montréal au titre des frais imputables au changement de nom de l'aéroport international Pierre-Ellelot-Trudeau	-	-	-	-	50	50
• Fonds de cession des ports	21 574	22 102	-	-	23 992	1 697
• Sur la route du transport durable	561	95	700	700	515	490
• Programme d'aide temporaire en raison de l'élimination des subventions au transport des marchandises dans la Région de l'Atlantique :						
○ Nouvelle-Ecosse	661	868	-	-	-	-
○ Québec	90	-	-	-	-	-
○ Ile-du-Prince-Edouard	-	72	-	-	-	-
• Contribution à la Cité de North Bay au titre des frais engagés pour agrandir ou remplacer le terminal aéroportuaire de North Bay	2 697	-	-	-	-	-
• Contribution financière à la Hudson Bay Port Company, au titre du transfert du port de Churchill	19	-	-	-	-	-

(Suite à la page suivante)



Tableau 2     Détail des paielements de transfert par programme/secteur d'activités

CONTRIBUTIONS									
2003-2004									
Secteur d'activités (milliers \$)	Dépenses réelles 2001-2002	Dépenses réelles 2002-2003	Budget principal des dépenses prévues	Total de dépenses prévues	Autorisations totales <sup>1</sup>				
Dépenses réelles <sup>2</sup>	Dépenses réelles <sup>2</sup>								
○ Accord sur la route transcanadienne – Terre-Neuve et Labrador	33 784	16 303	3 957	3 957	5 469				
○ Contribution à l'Île-du-Prince- Edouard au titre de l'aménagement de la route de Greenwich (L) Paiements versés au CN à l'égard de l'élimination des péages sur le pont Victoria à Montréal et des travaux de restauration de la portion routière du pont	3 072	3 300	3 300	3 300	3 244				
(L) Subvention versée au titre de l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland									
● Contribution à la province de l'Île-du-Prince-Edouard au titre des services de police sur le pont de la Confédération	227	230	230	230	230				
● Contribution à la société Sudbury Airport Community Development									
● Contribution au titre des Corporation au titre des travaux engagés en vue de l'amélioration et l'expansion des installations du terminal aérien de Sudbury	264	166	870	870	870				
● Contributions au titre de la cession du réseau des aéroports non-nationaux									
(L) : Paiement législatif									
(Suite à la page suivante)									
	50		-	-	50				

Tableau 2 Détail des paiements de transfert par programme/secteur d'activités

CONTRIBUTIONS					
Secteur d'activités (milliers \$)	Dépenses réelles 2001-2002	Dépenses réelles 2002-2003	Budget des principal dépenses	Total de dépenses prévues	Autorisations totales <sup>1</sup>
Dépenses réelles <sup>2</sup>					

○ Aéroports hors Réseau national des aéroports assujettis à la politique sur les aéroports nationaux	50	-	-	-	-
○ Programmes d'aide aux aéroports					
○ Immobilisations aéroportuaires	43 314	32 386	44 000	44 000	39 113
• Terre-Neuve et Labrador – Construction de pistes et d'installations connexes au Labrador (Davis Inlet, Ile Charlottetown Square, Black Tickle, Paradise River, Ile Fogo, Fox Harbour, Cartwright, Makovik, Mary's Harbour, Nain, Rigolet, Port Hope Simpson, Postville, Hopedale et Williams Harbour)	1 938	588	-	-	1 000
• Contributions aux provinces en vue de l'amélioration des routes pour accroître l'efficacité globale et promouvoir la sécurité tout en favorisant le développement économique, industriel et touristique régional:	14 927	38 382	39 452	39 452	37 889
○ Ententes de développement des routes dans l'Outaouais	4 193	2 302	2 571	2 571	5 129
○ Nouvelle-Ecosse	1	-	-	-	-
○ Tronçons routiers régionaux – Terre-Neuve et Labrador	14 110	9 829	-	-	3 300
					3 265

(Suite à la page suivante)

Tableau 2 Détail des paieements de transfert par programme/secteur d'activités

CONTRIBUTIONS					
2003-2004					
Secteur d'activités (milliers \$)	Dépenses réelles 2001-2002	Dépenses réelles 2002-2003	Budget des principal dépenses	Total de dépenses prévues	Autorisations totales <sup>1</sup>
Dépenses réelles <sup>2</sup>					
• Programme de sensibilisation aux systèmes de transport intelligent	34	-	-	-	-
• Contribution à la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent	54	38	-	-	-
• Contribution à la Société de développement économique du Saint-Laurent	-	-	-	-	8
• Contribution à l'Université de Colombie-Britannique au titre de l'exécution d'études sur le transport	-	-	-	-	50
• Contribution à l'Organisation de l'aviation civile internationale au titre de l'établissement d'un registre international	-	-	-	-	20
• Transfert � Ressources humaines et développement des compétences de l'initiative de revitalisation du secteur de r�verain de Toronto à la suite de la réorganisation du 12 décembre 2003	-	-	-	-	20
<b>Total des contributions —</b>					
	35 722	41 061	49 766	49 766	142 240
<b>Programmes et cessions</b>					
• Contributions au titre de l'exploitation des aéroports municipaux et autres:	2 196	1 752	1 591	1 591	2 878
o Programme initial					2 877

(Suite à la page suivante)

Tableau 2     Détail des paiements de transfert par programme/secteur d'activités

CONTRIBUTIONS					
2003-2004					
Secteur d'activités (milliers \$)	Dépenses réelles 2001-2002	Dépenses réelles 2002-2003	Budget principal des dépenses	Total de dépenses prévues	Autorisations totales <sup>1</sup>
					Dépenses <sup>2</sup> réelles <sup>2</sup>

• Contribution au Canadien National pour le programme de restauration du pont de Québec	600	600	600	600	600
• Projet de revitalisation du secteur riverain de Toronto	500	5 200	4 400	4 400	622
• Société de revitalisation du secteur riverain de Toronto					
• Contribution au projet de revitalisation du secteur riverain de Toronto					
• Contribution à l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto au titre du lien transport aérien- transport ferroviaire	-	-	-	-	6 863
• Programme stratégique d'infrastructures routières :					
○ Volet routes	-	-	3 035	3 035	900
○ Postes frontaliers – intégration et planification	-	330	4 000	4 000	3 560
○ Systèmes de transport intelligent	-	1 264	10 500	10 500	10 500
• Paiement à Ridley Terminals Incorporated au titre du remboursement d'un prêt en soufFrance	-	-	-	-	77 000
• Entente d'exploitation d'un service de traversiers avec NFL Holdings Ltd. Service Saint-John-Digby	806	783	-	-	-
• Systèmes de transport intelligent – Plan de déploiement et d'intégration	1 494	758	-	-	102
• Société des systèmes de transport intelligent du Canada	125	188	-	-	-

(Suite à la page suivante)

Tableau 2     Détail des paieements de transfert par programme/secteur d'activités

CONTRIBUTIONS					
Secteur d'activités (milliers \$)	Dépenses réelles 2001-2002	Dépenses réelles 2002-2003	Bud�t principal des dépenses	Total de dépenses prévues	Autorisations totales <sup>1</sup>
					Dépenses réelles <sup>2</sup>

Politiques

- Contributions aux services ferroviaires voyageurs autres que VIA Rail :

- o Compagnie de chemin de fer du littoral nord du Québec et du Labrador Inc.

- o Compagnie de chemin de fer du littoral nord du Québec et du Labrador Inc.

- o Immobilisations
- o Algoma Central Railway Inc.

- o Commission de transport Ontario

- Northland

- Contributions au titre des services de traversier et de cabotage à l'intention des voyageurs et des marchandises

- Paiement versé à la Commission canadienne du blé au titre des wagons-trémies pour le transport du grain de l'Ouest du Canada

- Allocations versées aux ex-employés des Newfoundland Railways, Steamships and Telecommunications Services cédés à la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada

- Association des transports du Canada

- du Canada

(Suite à la page suivante)



Tableau 2 Détail des paiements de transfert par programme/secteur d'activités

SUBVENTIONS					
2003-2004					
Secteur d'activités (milliers \$)	Dépenses réelles 2001-2002	Dépenses réelles 2002-2003	Budget principal des dépenses	Total des dépenses prévues	Autorisations totales <sup>1</sup>
					Dépenses réelles <sup>2</sup>
Sécurité et sûreté	• Contribution à l'Organisation de l'aviation civile internationale au titre de la supervision du programme de sûreté	100	100	-	-
	• Contributions aux compagnies aériennes canadiennes au titre de la mise en œuvre immédiate d'améliorations aux procédures de contrôle préembarkquement, tel que déterminé par le ministre des Transports	7 589	-	-	-
	• Contributions aux aéroports canadiens au titre de l'installation de systèmes de détection d'explosifs choisis.	1 130	-	-	-
	• Contribution à l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) au titre du Programme universel d'audits de sûreté de l'OACI.	250	-	-	42
	• Contributions au titre de la fermeture des passages à niveau	-	-	-	100
	• Contribution à l'Aéroport International Macdonald-Cartier d'Ottawa au titre de l'amélioration de la sûreté.	-	-	-	1 000
	Total des contributions —	9 069	100	-	1 142
	Sûreté et sécurité				1 102
TOTAL DES SUBVENTIONS					
	151 141	23 477	23 987	23 987	25 077
	25 129				

(Suite à la page suivante)

Tableau 2 Détail des paiements de transfert par programme/secteur d'activités

SUBVENTIONS					
Secteur d'activités (milliers \$)	Dépenses réelles 2001-2002	Dépenses réelles 2002-2003	Budget des dépenses principal des dépenses prévues	Total des dépenses total	Autorisations totales <sup>1</sup> Dépenses réelles <sup>2</sup>
2003-2004					

● Subvention à la province de Colombie-Britannique au titre des services de transport par traversier des marchandises et des passagers	22 954	23 377	23 987	23 987	23 987
● Subvention aux entreprises aériennes et aux entreprises de services aériens spécialisés du Canada au titre de l'assistance financière en raison des pertes encourues à la suite de la fermeture temporaire de l'espace aérien tel que déterminé par le ministre des Transports.	99 318	-	-	-	-
<b>Total des contributions — Politiques</b>	<b>122 272</b>	<b>23 377</b>	<b>23 987</b>	<b>23 987</b>	<b>23 987</b>

● Subvention aux aéroports canadiens au titre de l'assistance financière pour améliorer la sûreté et l'embauche de personnel de contrôle dans les aéroports tel que déterminé par le ministre des Transports	19 800	-	-	-	-
<b>Total des contributions — Programmes et cessions</b>	<b>19 800</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>

(Suite à la page suivante)

## 5.8 Paiements de transfert

Tableau 1 Sommaire des paiements de transferts par programme/secteur d'activités

2003-2004					
Secteur d'activités (milliers \$)	Dépenses réelles 2001-2002	Dépenses réelles 2002-2003	Budget principal des dépenses	Dépenses prévues	Autorisations totales <sup>1</sup> Dépenses réelles <sup>2</sup>

SUBVENTIONS					
• Politiques • Programmes et Cessions <sup>3</sup> • Sécurité et Sûreté • Administration ministérielle	Total des subventions				
	122 272	23 377	23 987	23 987	23 987
• Politiques	19 800	-	-	-	-
• Programmes et Cessions	9 069	100	-	-	1 102
• Sécurité et Sûreté	-	-	-	-	-
• Administration ministérielle	-	-	-	-	-

CONTRIBUTIONS					
• Politiques • Programmes et Cessions <sup>3</sup> • Sécurité et Sûreté • Administration ministérielle	Total des contributions				
	35 722	41 061	49 766	49 766	142 240
• Politiques	194 168	212 388	362 972	362 972	359 843
• Programmes et Cessions	13 378	39 624	18 523	18 523	19 860
• Sécurité et Sûreté	-	100	-	-	-
• Administration ministérielle	243 269	293 173	431 261	431 261	521 943

TOTAL DES PAIEMENTS DE TRANSFERT					
	394 410	316 649	455 248	455 248	547 072
					357 516

Les chiffres ayant été arrondis, le résultat des colonnes peut différer des totaux indiqués.

1. La colonne des autorisations totales tient compte des autorisations reçues ou transférées à la suite de la réorganisation du 12 décembre 2003.
2. La colonne des dépenses réelles tient compte des montants reçus ou transférés à la suite de la réorganisation du 12 décembre 2003.
3. Comprend les paiements législatifs pour le pont Victoria (Montréal) et pour la subvention relative à l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland.

(Suite à la page suivante)

## 5.7 Paiements législatifs

Secteur d'activités (milliers \$)	Dépenses réelles 2001-2002	Dépenses réelles 2002-2003	Dépenses prévues totales <sup>1</sup>	Dépenses réelles <sup>2</sup>
2003-2004				

Politiques	• Régimes d'avantages sociaux des employés (RASE)	2 738	3 126	2 944	3 176
	Programmes et Cessions				
Sécurité et Sûreté	• Régimes d'avantages sociaux des employés	4 552	4 928	4 769	4 502
	• Paiements au Canadien National – pont Victoria	3 072	3 300	3 300	3 244
	• Subvention versée à l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland	48 325	48 956	50 400	51 147
	• Produits de la vente des biens excédentaires de l'État	25	-	1 900	983
	• Paiements au titre des ententes concernant la Voie maritime du Saint-Laurent	1 496	1 742	-	397
	• Remboursement des dépenses d'exercices antérieurs	-	40	-	-
	• Produits de la vente des biens excédentaires de l'État	4 223	294	40 511	42 359
	• Régimes d'avantages sociaux des employés	34 230	39 116	-	-
	• l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien <sup>3</sup>	-	259 477	-	-
	Administration ministérielle	38 453	298 887	40 511	42 359
Régimes d'avantages sociaux	• Régimes d'avantages sociaux des employés	8 992	11 194	10 623	10 869
	• Allocations du ministre	68	67	67	69
	• Produits de la vente des biens excédentaires de l'État	2 094	2 798	-	2 735
		11 154	14 059	10 690	13 673
<b>TOTAL DES PAIEMENTS</b>		<b>109 814</b>	<b>375 039</b>	<b>114 514</b>	<b>121 418</b>
					<b>119 481</b>

Les chiffres ayant été arrondis, le résultat des colonnes peut différer des totaux indiqués.

1. La colonne des autorisations totales tient compte des autorisations reçues ou transférées au titre des Régimes d'avantages sociaux des employés (RASE), à la suite de la réorganisation du 12 décembre 2003.
2. La colonne des dépenses réelles tient compte des montants reçus ou transférés au titre des RASE, à la suite de la réorganisation du 12 décembre 2003.
3. L'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA) a reçu ses propres crédits parlementaires pour l'exercice 2003-2004. Les paiements de Transports Canada ont donc pris fin après l'exercice financier 2002-2003.

# Recettes disponibles et recettes non disponibles (suite)

2003-2004				
Secteur d'activités (milliers \$)	Recettes réelles 2001-2002 <sup>1</sup>	Recettes réelles 2002-2003 <sup>1</sup>	Recettes prévues totales	Recettes réelles
<b>Administration ministérielle</b>				
• Recettes internes provenant de la formation et du soutien des systèmes	234	124	-	-
• Recettes internes et externes des concessions et des locations	927	972	932	930
• Recettes internes et externes diverses	182	670	119	184
	1 344	1 765	1 051	1 114
<b>Total des recettes disponibles</b>	<b>340 170</b>	<b>385 289</b>	<b>339 277</b>	<b>295 950</b>

## Recettes non disponibles

### Recettes non fiscales :

• Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent	4 802	4 856	4 300	(295)
• Location de wagons-trémiés	13 936	15 432	12 000	18 664
• Allocations des administrations portuaires canadiennes	10 402	9 765	10 446	10 716
• Rendement des investissements	32	21 410	-	22 958
• Remboursement des dépenses des années antérieures	1 143	1 057	-	1 999
• Rajustements des comptes fournisseurs des exercices antérieurs	4 433	5 323	-	1 729
• Privilèges, licences et permis	49	60	-	5 220
• Amendes	1 169	1 063	-	974
• Produit des ventes	1 826	796	-	548
• Produit de la vente des biens excédentaires de l'État	5 284	4 108	-	2 760
• Diverses	396	1 256	-	423
• CTMA Traversier Ltée	-	833	-	-
• Vieux-Port de Montréal	-	2 315	-	2 404
• Dédommagement au titre de la guerre du Golfe contre l'Irak	-	420	-	-
• Great West Life – Remboursement de la Société canadienne des ports	-	95	-	-
<b>Total des recettes non disponibles</b>	<b>43 473</b>	<b>68 789</b>	<b>26 746</b>	<b>68 100</b>

Les chiffres ayant été arrondis, le résultat des colonnes peut différer des totaux indiqués.

1. À la suite d'un examen interne de la gestion financière, les recettes ne sont plus regroupées sous les mêmes rubriques que dans les rapports ministériels de rendement de 2001-2002 et de 2002-2003; toutefois, les totaux sont inchangés.



## 5.6 Recettes disponibles et recettes non disponibles

Secteur d'activités (milliers \$)	Recettes réelles 2001-2002 <sup>1</sup>	Recettes réelles 2002-2003 <sup>1</sup>	Recettes prévues	Autorisations totales	Recettes réelles
2003-2004					

### Recettes disponibles

#### Politiques

• Prévisions de l'Administration du transport aérien	262	274	160	160	225
• Recettes de location	117	111	-	118	122
• Recettes internes et externes diverses	202	349	398	398	417

#### Programmes et Cessions

• Recettes des Havres et Ports (nettes des commissions)	14 265	11 535	9 126	7 474	9 763
• Recettes d'exploitation des aéroports	14 867	18 889	11 380	12 952	14 103
• Aéroports — Paiements de loyer et de biens immobiliers	248 271	299 551	268 909	265 075	214 441
• Recettes internes et externes diverses	1 004	336	327	126	178
	278 406	330 311	289 742	285 627	238 485

#### Sécurité et sûreté

• Recettes tirées de la réglementation et d'inspection des navires	7 591	8 464	7 329	7 744	9 371
• Recettes du programme du Registraire des véhicules importés	-	-	475	475	1 526
• Loyers du Centre d'essais de véhicules automobiles	-	-	280	280	195
• Inspections des chemins de fer	135	112	63	90	208
• Recettes internes et externes de sécurité ferroviaire	5 204	3 757	2 420	5 326	3 870
• Recettes internes et externes diverses	1 333	1 311	35	946	1 479
	59 838	52 479	47 926	51 889	55 587

Les chiffres ayant été arrondis, le résultat des colonnes peut différer des totaux indiqués.

(Suite à la page suivante)

## 5.5 Tableau de concordance entre les enjeux stratégiques et les secteurs d'activités

Résultats stratégiques  
(milliers \$)

Secteur d'activités	Croissance économique et développement social	Un système de transport sûr et sécuritaire	Protection de l'environnement	Total des dépenses réelles <sup>1</sup>	Politiques	Programmes et cessions	Sécurité et sûreté	Administration ministérielle	Total
					485 422	-	-	8 754	125 525
					722 408	214	4 654	116 360	757 316
					116 771	485 422	723 477	14 264	1 450 784
					485 422	116 771	723 477	116 360	1 450 784
					485 422	116 771	723 477	116 360	1 450 784

Les chiffres ayant été arrondis, le résultat des colonnes peut différer des totaux indiqués.

1. La colonne de total des dépenses réelles tient compte des montants reçus ou transférés à la suite de la réorganisation du 12 décembre 2003.

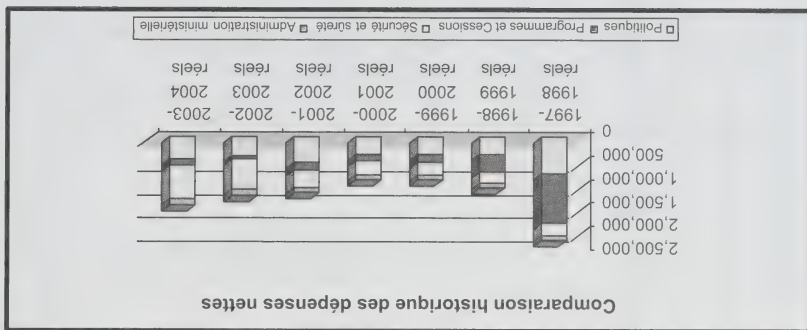
## 5.4 Comparaison historique des dépenses nettes

2003-2004

Secteur d'activités (milliers \$)	Dépenses réelles 2001-2002	Dépenses réelles 2002-2003	Dépenses prévues	Autorisations totales <sup>1</sup>	Dépenses réelles <sup>2</sup>
Politiques	539 459	404 589	395 786	527 167	485 422
Programmes et Cessions	155 647	69 284	256 127	273 023	125 525
Sécurité et Sûreté	380 146	627 987	813 003	840 695	723 477
Administration ministérielle	118 164	150 692	127 832	123 218	116 360
<b>Total budgétaire</b>	<b>1 193 417</b>	<b>1 252 552</b>	<b>1 592 748</b>	<b>1 764 103</b>	<b>1 450 784</b>

Les chiffres ayant été arrondis, le résultat des colonnes peut différer des totaux indiqués.

1. La colonne des autorisations totales tient compte des autorisations reçues ou transférées à la suite de la réorganisation du 12 décembre 2003.
2. La colonne des dépenses réelles tient compte des montants reçus ou transférés à la suite de la réorganisation du 12 décembre 2003.



## 5.3 Comparaison entre le total des dépenses prévues et le total des dépenses réelles

2003-2004 Secteur d'activités (milliers \$)	ETP	Dépenses de fonctionnement brutes <sup>1</sup>	Dépenses d'immobi- lisations <sup>2</sup>	Paiements de transfert <sup>3</sup>	Sociétés d'État	Total des dépenses brutes	Moins : Recettes disponibles	Total des dépenses nettes
Politiques	203	30 181	4 149	70 718	291 296	396 344	558	395 786
	203	45 481	8 339	166 227	307 796	527 843	676	527 167
Programmes et	<b>256</b>	<b>45 132</b>	<b>8 259</b>	<b>126 999</b>	<b>305 796</b>	<b>486 186</b>	<b>764</b>	<b>485 422</b>
Cessions	384	105 056	41 461	366 007	37 345	549 869	289 742	260 127
	384	130 073	35 389	359 843	33 345	558 650	285 627	273 023
Sécurité et	404	84 367	34 515	212 104	33 024	364 010	238 485	125 525
Sûreté	3 087	364 619	18 111	18 523	459 676	860 929	47 926	813 003
	3 200	390 957	17 949	21 002	459 676	892 584	51 889	840 695
Administration	3 200	397 941	11 294	18 414	351 415	779 064	55 587	723 477
	883	104 540	20 343	-	-	124 883	1 051	123 832
ministérielle	862	108 404	15 898	-	-	124 302	1 084	123 218
	<b>953</b>	<b>107 080</b>	<b>10 394</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>117 474</b>	<b>1 114</b>	<b>116 360</b>
Total	4 557	604 396	84 064	455 248	788 317	1 932 025	339 277	1 592 748
	4 649	683 915	71 575	547 072	800 817	2 103 379	339 276	1 764 103
	<b>4 813</b>	<b>634 520</b>	<b>64 462</b>	<b>357 517</b>	<b>690 235</b>	<b>1 746 734</b>	<b>295 950</b>	<b>1 450 784</b>
Autres recettes et dépenses :								
- Recettes non disponibles (voir le tableau 5.6.)								26 746
								-
								<b>68 100</b>
Coût net du programme								61 869
								<b>58 040</b>
								1 627 871
								1 822 143
								<b>1 576 924</b>

Les chiffres ayant été arrondis, le résultat des colonnes peut différer des totaux indiqués.

Les caractères normaux indiquent les dépenses prévues. Les *caractères en italiques* indiquent les autorisations totales. Les **caractères gras** indiquent les dépenses réelles.

Les dépenses prévues(caractères normaux) sont tirés du rapport de 2003-2004 des Plans et priorités.

1. *Comprend les paiements législatifs pour les régimes d'avantages sociaux des employés, les allocations du ministre, les remboursements des fonds versés au cours des exercices antérieurs, les paiements prévus par les ententes concernant la Voie maritime du Saint-Laurent et le produit de la vente des biens excédentaires de l'État.*
2. *Comprend la fraction des immobilisations du produit de la vente des biens excédentaires de l'État.*
3. *Comprend les paiements législatifs pour le pont Victoria (Montréal) et la subvention relative à l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland.*

(milliers \$)

Fonds transférés à ou reçus de :	Autorisations estimatives totales transférées ou reçues <sup>1</sup>	Dépenses réelles totales attribuables aux autorisations transférées ou reçues pour l'exercice 2003-2004 <sup>1</sup>	ETP
----------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----

Ressources humaines et développement des  
compétences - Revitalisation du secteur riverain  
de Toronto  
Crédit 10 Subventions et contributions: (20 900) (6 177) -

Agence du revenu du Canada – Secrétaire de la  
société de la couronne et frais généraux  
Crédit 1 Dépenses de fonctionnement: (838) (597) (8)

Environnement Canada (Bureau de  
l'infrastructure du Canada) - Secrétaire de la  
société de la couronne et frais généraux  
Crédit 1 Dépenses de fonctionnement: (1 542) (1 138) (13)

Pêches et Océans Canada - Sauvetage sécurité et  
interventions environnementales<sup>2</sup>  
Crédit 1 Dépenses de fonctionnement: 11 578 11 578 71,3  
Crédit 10 Subventions et contributions: 192 192

Pêches et Océans Canada - Services de navigation  
maritime<sup>2</sup>  
Crédit 1 Dépenses de fonctionnement: 5 578 5 578 68,2

Crédit 35 Paiement à la Queens Quay West Land  
Corporation (4 000) (4 000) -

Crédit 40 Paiement à la Société du Vieux-Port de  
Montréal inc. (18 400) (18 400) -

Total transféré ou reçu (28 332) (12 964) 118,5

Les chiffres ayant été arrondis, le résultat des colonnes peut différer des totaux indiqués.

1. Autorisations estimatives et dépenses réelles totales pour l'exercice complet.
2. Les montants imputés au transfert des services maritimes du ministère de Pêches et Océans ne tiennent compte que des coûts directs. Les montants réels n'ont pas encore été établis à la date de parution de ce rapport; ils le seront après la signature du protocole d'entente entre Transports Canada et le ministère de Pêches et Océans.



Tableau 1.1 Dépenses par autorisation

Credit	Nom du programme (milliers \$)	Total des dépenses réelles	Dépenses réelles totales des autorisations et responsabilités transférées ou reçues suite au 12 décembre 2003 <sup>1</sup>	Dépenses totales révisées <sup>2</sup>
2003 - 2004				

1	Dépenses de fonctionnement (nettes des recettes) <sup>3,4</sup>	262 210	14 007	276 217
5	Dépenses d'immobilisations	61 727		61 727
10	Subventions et contributions	309 110	(5 985)	303 125
15	Paielements à la Société Les Ports Jacques-Cartier et Champlain inc.	33 024		33 024
20	Paielements à Maritime Atlantique inc.	41 595		41 595
25	Paielements à VIA Rail Canada inc.	264 201		264 201
30	Paielement à l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien	351 415		351 415
35	Paielement à la Queens Quay West Land Corporation	4 000	(4 000)	-
40	Paielement à la Société du Vieux-Port de Montréal inc.	18 400	(18 4000)	-
(L)	Ministère des Transports – Traitement et allocation pour véhicule	69		69
(L)	Paielements au Canadien National pour le pont Victoria à Montréal	3 244		3 244
(L)	Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés <sup>3</sup>	59 492	1 414	60 906
(L)	Paielements prévus par les ententes concernant la Voie maritime du Saint-Laurent	983		983
(L)	Subventions versées à l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland	51 147		51 147
(L)	Remboursement de montants imputés aux recettes durant les exercices précédents	397		397
(L)	Dépenses des produits de la vente des biens excédentaires de l'État	2 735		2 735
<b>Total pour le Ministère</b>				
		1 463 749	(12 964)	1 450 784

Les chiffres ayant été arrondis, le résultat des colonnes peut différer des totaux indiqués.

(L) : Paiement législatif.

1. Total des dépenses réelles pour l'exercice complet.
2. Les prochains tableaux sont basés sur les dépenses totales révisées.
3. Crédit 1 Le total des dépenses réelles est franc d'un montant de 296 millions \$ de recettes disponibles.
4. Les montants imputés au transfert des services maritimes du ministère de Pêches et Océans ne tiennent compte que des coûts directs. Les montants réels n'ont pas encore été établis à la date de parution de ce rapport; ils le seront après la signature du protocole d'entente entre Transports Canada et le ministère de Pêches et Océans.
5. Le montant de la contribution au régime d'avantages sociaux des employés (RASÉ) prévu en raison du transfert des services maritimes du ministère des Pêches et Océans est estimatif, fondé sur un taux de RASÉ de 20 %. Cependant, le montant de la contribution au RASÉ lié au transfert du Secréariat des sociétés d'État à l'Agence du revenu du Canada et à l'environnement Canada (Infrastructure Canada) a été calculé au prorata en fonction des frais touchant le personnel et du RASÉ de Transports Canada

(Suite à la page suivante)

# Sommaire des autorisations de dépenser du Ministère (suite)

Tableau 1 Besoins financiers par autorisation (suite)

2003-2004						
Crédit	Nom du programme et ETP total (milliers \$)	Total du budget principal des dépenses	Total des dépenses prévues <sup>1</sup>	Autorisations totales	Autorisations totales reçues ou transférées suite au 12 décembre 2003 <sup>2</sup>	Autorisations révisées <sup>3</sup>
(L)	Remboursement des montants portés au crédit des recettes les années précédentes	-	-	397		397
(L)	Dépenses des produits de la vente des biens excédentaires de l'État	-	-	4 812		4 812
Total pour le Ministère		1 580 058	1 592 748	1 792 434	(28 332)	1 764 103

Total des ETP reçus/transférés

118,5

Les chiffres ayant été arrondis, le résultat des colonnes peut différer des totaux indiqués.

(L) : Paiement législatif.

1. Les totaux des dépenses prévues sont extraits du rapport sur les Plans et Priorités pour 2003-2004.
2. Autorisations estimatives totales pour l'exercice complet.
3. Les prochains tableaux sont basés sur les autorisations révisées.
4. Crédit 1 Le total des autorisations est franc d'un montant de 339 millions \$ de recettes disponibles.
5. Les montants imputés au transfert des services maritimes du ministère de Pêches et Océans ne tiennent compte que des coûts directs. Les montants réels n'ont pas encore été établis à la date de parution de ce rapport; ils le seront après la signature du protocole d'entente entre Transports Canada et le ministère de Pêches et Océans.
6. Le montant de la contribution au régime d'avantages sociaux des employés (RASE) prévu en raison du transfert des services maritimes du ministère de Pêches et des Océans est estimatif, fondé sur un taux de RASE de 20 %. Cependant, le montant de la contribution au RASE lié au transfert du Secrétariat des sociétés d'État à l'Agence du revenu du Canada et à Environnement Canada (Infrastructure Canada) a été calculé au prorata en fonction des frais touchant le personnel et du RASE de Transports Canada.

(Suite à la page suivante)

## 5.2 Sommaire des autorisations de dépenser du Ministère

Tableau 1 Besoins financiers par autorisation

2003 -2004						
Crédit	Nom du programme et ETP total (milliers \$)	Total du budget principal des dépenses	Total des dépenses prévues <sup>1</sup>	Autorisations totales	Autorisations totales reçues ou transférées suite au 12 décembre 2003 <sup>2</sup>	Autorisations révisées <sup>3</sup>
1	Dépenses de fonctionnement (nettes des recettes) <sup>45</sup>	193 798	204 305	266 921	13 501	282 422
5	Dépenses d'immobilisations	82 264	84 064	66 764		66 764
10	Subventions et contributions	401 548	401 548	513 388	(20 708)	492 680
15	Paielements à la Société Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain inc.	33 345	33 345	33 345		33 345
20	Paielements à Marine Atlantique inc.	25 095	25 095	41 595		41 595
25	Paielements à VIA Rail Canada inc.	266 201	266 201	266 201		266 201
30	Paielement à l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien	459 676	459 676	459 676		459 676
35	Paielement à la Queens Quay West Land Corporation	4 000	4 000	4 000	(4 000)	-
40	Paielement à la Société du Vieux-Port de Montréal inc.	-	-	18 400	(18 400)	-
(L)	Ministre des Transports – Traitement et allocation pour véhicule	67	67	69		69
(L)	Paielements au Canadien National pour le pont Victoria à Montréal	3 300	3 300	3 244		3 244
(L)	Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés <sup>6</sup>	58 464	58 847	59 492	1 275	60 767
(L)	Paielements prévus par les ententes concernant la Voie maritime du Saint-Laurent	1 900	1 900	983		983
(L)	Subventions versées à l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland	50 400	50 400	51 147		51 147

(Suite à la page suivante)

## 5.0 Annexes

### 5.1 Coup d'œil sur les dépenses du Ministère

Les dépenses brutes de Transports Canada durant l'exercice 2003-2004 ont atteint 1,7 milliard \$; leur ventilation suit.

La plus grande partie des dépenses, soit quelque 690 millions \$ ou 40 %, sont imputables aux sociétés d'État. L'Autorité canadienne de la sûreté du transport aérien a reçu 351 millions \$ et VIA Rail 264 millions \$; le reste est imputable à Marine Atlantique Inc, à la société Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc.

Les dépenses brutes de fonctionnement totalisent 635 millions \$, représentant 36 % du total des dépenses. De ce montant, 54 % a été consacré à la rémunération des employés et aux

avantages sociaux; le reste a servi à payer les services professionnels en informatique, en formation et aux études, à des postes comme les déplacements, l'entretien et les services d'utilité publique. Approximativement 47 % des dépenses de fonctionnement de Transports Canada ont été payées à même les recettes disponibles.

Un montant additionnel de 358 millions \$, représentant 20 % des dépenses a été affecté aux subventions et contributions (paiements de transfert). Voici une ventilation des principaux postes de dépenses :

- Paiement de 64 millions \$ à Ridley Terminals Inc. en remboursement d'un prêt
- Un apport de 57 millions \$ au programme stratégique d'infrastructures routières pour l'amélioration des routes
- Une contribution de 52 millions \$ aux provinces pour l'amélioration de leurs routes
- Une subvention de 51 millions \$ à l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland
- Un apport de 32 millions \$ au programme d'aide pour les immobilisations aéroportuaires
- Subvention de 24 millions \$ à la province de Colombie-Britannique au titre des services de transport par traversier des marchandises et des passagers.

Transports Canada n'a consacré que 64 millions \$ à ses immobilisations, soit seulement 4 % de l'ensemble de ses dépenses; cette somme a été consacrée à des projets d'entretien et à des projets environnementaux.

direct Voyage accessible, qui fournit de l'information sur les transports accessibles et les déplacements partout au Canada dans le but de faciliter et améliorer les déplacements des Canadiens qui ont une déficience.

Transports Canada a effectué des sondages sur le GED auprès des intervenants externes pour les portails Services maritimes en direct et Voyage accessible. L'objectif des sondages était de permettre à Transports Canada d'être mieux positionné et mieux en mesure de maintenir une présence en direct adaptée aux besoins. La plupart des répondants ont indiqué que ces services en direct sont d'excellentes ressources qui réduisent le temps et le nombre de contacts requis pour obtenir de l'information utile et exacte. Le soutien aussi entier accordé à ces services en direct valide manifestement tant la valeur de ces portails pour la population canadienne que les mérites des investissements dans ces initiatives en ligne.

Au cours de la dernière année, Transports Canada a continué de participer à un certain nombre d'initiatives qui procurent des avantages horizontaux grâce à l'application de solutions électroniques aux processus d'appel d'offres, d'acquisition, de paiement et de facturation. Par exemple :

- Transports Canada fait partie des quatre ministères qui ont piloté à la grandeur de l'administration la mise en oeuvre d'une initiative de GED horizontale qui permettra des améliorations importantes de l'efficacité grâce à l'automatisation du processus intégré d'acquisition des biens et services.

- À titre d'un des ministères responsables du Regroupement Oracle Financiers, Transports Canada représente les intérêts collectifs de cinq ministères (Transports Canada, Pêches et Océans Canada, Affaires indiennes et du Nord Canada, Environnement Canada, et Service correctionnel du Canada) et deux agences (Bureau du vérificateur général et Agence de logement des Forces canadiennes).

Ces initiatives faciliteront l'obtention, par les clients de Transports Canada, d'une information financière intégrée sur les programmes et les activités du Ministère, et fourniront des renseignements fiables et pertinents sur les ressources requises pour atteindre les résultats visés par les programmes, mesurer le rendement des programmes et améliorer les services à l'intention des citoyens.

Pour plus d'information sur l'orientation stratégique de Transports Canada en matière de GI/TI, visiter le site : <http://www.tc.gc.ca/ged/plansstrategiegi-ti.htm>. Pour des renseignements supplémentaires sur l'initiative de gouvernement en direct du gouvernement du Canada, visiter le site : [www.gob-ged.gc.ca](http://www.gob-ged.gc.ca).



Les exemples ci-dessous de projets axés sur les activités ont été terminés en 2003-2004. Ces projets ont pris avantage de la technologie pour fournir des solutions novatrices en réponse aux défis du Ministère.

- Pour combattre le vol d'identité et la contrefaçon, Transports Canada a mis au point un document infalsifiable et un processus sécurisé de collecte de l'information et de délivrance des brevets aux officiers et aux mécaniciens. Le Système de délivrance des brevets de capacité (SDBC) est la méthode la plus avancée et la plus sûre au monde de délivrance des titres aux gens de mer. D'autres pays ont adopté des éléments du SDBC.
- Des améliorations récentes aux systèmes maritimes ont révolutionné la façon dont les inspecteurs consistent l'information sur les inspections. Ces améliorations incluent un accès opportun à des données exactes, la consolidation automatisée des données clés sur le rendement en provenance de différentes sources en vue de l'analyse des risques, la capacité à effectuer des recherches intelligentes sur les politiques et les règlements, et un moyen sûr pour les propriétaires et les exploitants de planifier et de suivre leurs besoins en matière d'inspection/certification. Ces améliorations ont entraîné une augmentation de la productivité des inspecteurs, une réduction de la probabilité d'erreurs d'inspection et une amélioration de la sécurité dans l'industrie canadienne du transport maritime.

- La bibliothèque virtuelle externe de Transports Canada, appelée Passerelle de recherches sur les transports au Canada, permet à tous les Canadiens d'avoir accès aux outils de recherche sur les transports. La Passerelle de recherches sur les transports au Canada procure aux chercheurs, aux étudiants, à l'administration gouvernementale et à l'industrie un guichet unique pratique pour l'accès aux ressources, en matière de recherche sur les transports. Voir le site [www.tc.gc.ca/ctrg-prtc/ft/menu.aspx](http://www.tc.gc.ca/ctrg-prtc/ft/menu.aspx).

Pour renforcer l'ajustement et la gestion des ressources financières liées à la gestion de l'information / technologie de l'information (GI/TI) au soutien des objectifs du Ministère, le cadre de régie de GI/TI du Ministère a été révisé, des comités de régie de haut niveau ont été créés et des investissements en GI/TI ont été recommandés au soutien de la prestation des programmes. Du travail a également été effectué sur un outil de vérification de la capacité de GI afin de fournir à la haute direction une compréhension de la capacité du Ministère relativement aux activités associées à la gestion de l'information et à l'élaboration de la stratégie de GI de Transports Canada.

### **Gouvernement en direct (GED)**

Transports Canada s'est engagé à assurer une prestation efficace des services aux citoyens et poursuit ses efforts de mise en oeuvre de services en direct. L'orientation stratégique de Transports Canada en matière de GED a été révisée de manière à assurer que les investissements du Ministère en matière de GI/TI, de transformation des activités et de GED soutiennent la prestation des programmes et répondent aux besoins des intervenants. Pour des exemples de services en direct, lesquels ont été bien reçus des intervenants externes, consulter le site Services maritimes en direct à l'adresse [www.maritimeservices.gc.ca/](http://www.maritimeservices.gc.ca/) et le site Voyage accessible à l'adresse [www.accessibletravel.gc.ca/](http://www.accessibletravel.gc.ca/). Depuis janvier 2003, quelque 466 579 personnes ont consulté le site Services maritimes en direct et 699 046 personnes ont consulté le service en

à 0,4 %. La représentation des femmes est bonne dans l'ensemble et dépasse actuellement la disponibilité sur le marché du travail (externe) dans toutes les catégories d'emploi, à l'exception de la petite catégorie des employés d'exploitation<sup>4</sup>.

Avec l'entrée en vigueur des nouvelles politiques sur les langues officielles en avril 2004, le Ministère s'est assuré de la mise en place des mécanismes et outils appropriés pour favoriser la conformité aux nouvelles lignes de conduite. En 2003-2004, le Comité exécutif de gestion de Transports Canada a approuvé une stratégie pour le programme de langues officielles et a déterminé les priorités du Ministère en matière de langues officielles pour l'année 2004-2005. Différents outils ont été mis au point et diffusés. Un de ces outils, la brochure *Une simple question de respect* a été publiée sur le site Internet de l'Agence de gestion des ressources humaines de la fonction publique du Canada en tant que pratique optimale (la brochure est disponible à l'adresse [www.hrma-agrh.gc.ca/ollo/tools-outils/pg/goodpracticesbonnespratiques\\_f.asp](http://www.hrma-agrh.gc.ca/ollo/tools-outils/pg/goodpracticesbonnespratiques_f.asp)). Au 1<sup>er</sup> janvier 2004, la population de Transports Canada se composait de 72,8 pour 100 d'anglophones et de 27,2 % de francophones, un ratio qui est demeuré constant au cours des dernières années.

***Transports Canada s'efforce de fournir un milieu de travail habilitant et propice***

Transports Canada a fait preuve de leadership en matière d'amélioration continue des relations patronales-syndicales. À cet égard, un cadre ministériel de consultation syndicale-patronale a été élaboré et approuvé par la haute direction de Transports Canada et les présidents nationaux des syndicats à l'automne de 2003. En outre, un certain nombre d'initiatives patronales-syndicales ont vu le jour, à savoir : élaboration des lignes de conduite de Transports Canada touchant l'utilisation des courriels par les représentants syndicaux, séances d'information conjointes données par l'Union canadienne des employés des transports sur la compréhension et l'interprétation de la convention collective, et communications syndicaux sur la mise en oeuvre de la convention collective du groupe Navigation aérienne. Ces initiatives favorisent l'approche coopérative privilégiée par la *Loi sur la modernisation de la fonction publique* et encouragent le recours à des pratiques optimales en matière de gestion des ressources humaines grâce à une communication continue et à un dialogue soutenu entre la haute direction et les représentants syndicaux.

#### 4.4.4 Accessibilité et connectivité

La gestion de l'information et de la technologie est essentielle à une prestation efficace des programmes. La technologie continue à changer la façon dont nous travaillons et interagissons, tant entre nous qu'avec les intervenants et le public. Notre travail dans ce domaine est régi par les besoins opérationnels internes et les priorités gouvernementales, et inclut l'amélioration de la prestation des services à la grandeur du Ministère, l'adoption de nouvelles façons de répondre aux besoins des citoyens en matière d'accès à l'information publique et aux services, la protection de la vie privée, une réponse plus rapide aux lettres et questions, et la participation des intervenants au processus d'élaboration des politiques.

<sup>4</sup> La catégorie des employés d'exploitation inclut les groupes suivants : Pompiers, Manoeuvres et hommes de métier, Services divers.

partie des groupes qui présentent la plus forte proportion d'employés admissibles à la retraite au cours des cinq prochaines années.

Depuis le 1<sup>er</sup> avril 2004, Santé Canada est le nouveau champion de l'initiative de R/I du gouvernement. Si Transports Canada ne jouera plus un rôle de direction, il demeurera un partenaire actif dans l'initiative et collaborera étroitement avec Santé Canada à assurer une transition en douceur.

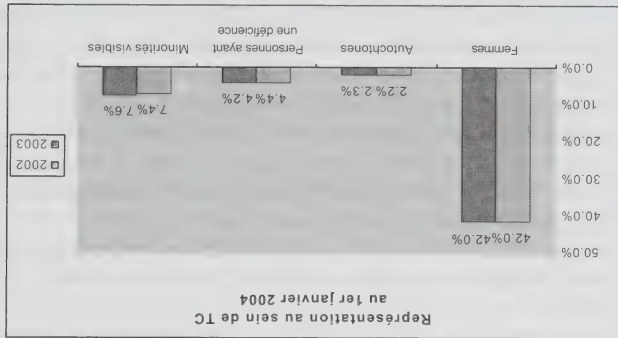
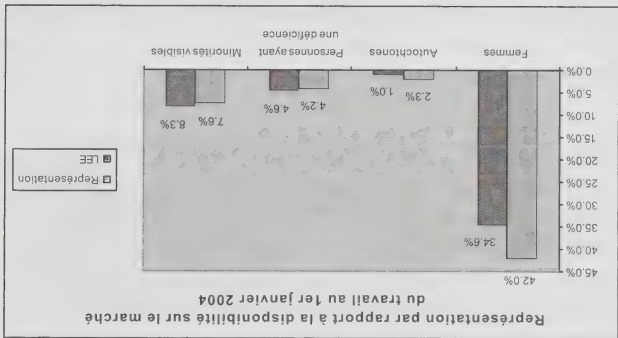
Pour plus d'information sur l'initiative de R/I, visiter le site

[www.ricomunity.gc.ca/menu\\_f.asp?lang=f](http://www.ricomunity.gc.ca/menu_f.asp?lang=f)

## Transports Canada a un effectif représentatif et diversifié

Tout au long de la période de planification, Transports Canada a poursuivi sa Stratégie sur la diversité. Le Ministère a tenu différentes activités, comme les séances de dialogue sur la diversité, pour aider à sensibiliser davantage les employés et la direction aux questions de diversité et d'équité en matière d'emploi.

Tout comme en 2002, les efforts faits au cours de la dernière année pour maintenir et améliorer la représentation des quatre groupes désignés ont produit des résultats inégaux. La représentation des Autochtones a continué à dépasser la disponibilité sur le marché du travail. La proportion actuelle de membres des minorités visibles dépasse la disponibilité sur le marché du travail<sup>1</sup> dans toutes les grandes catégories d'emploi<sup>2</sup>, à l'exception de la catégorie de la direction<sup>3</sup>, où un écart de représentation substantiel persiste. La représentation globale des personnes ayant une déficience a diminué au cours de la dernière année, portant l'écart de représentation



<sup>1</sup> Nota - Les chiffres utilisés datent de 1996. Les nouvelles données statistiques sur la disponibilité sur le marché du travail publiées au printemps de 2004 sont en cours d'analyse et seront utilisées pour les comparaisons futures.

<sup>2</sup> Les catégories d'emploi sont les suivantes : Direction, Scientifique et Professionnel, Administratif et Service extérieur.

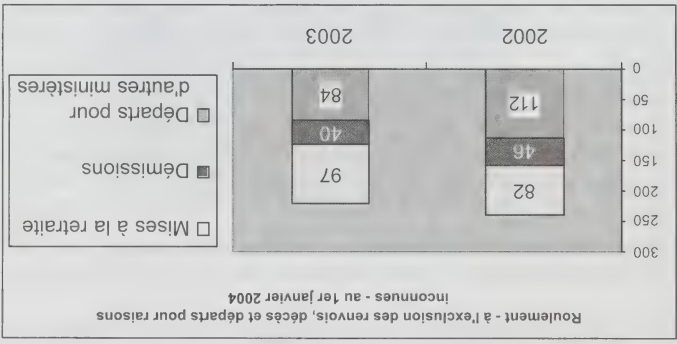
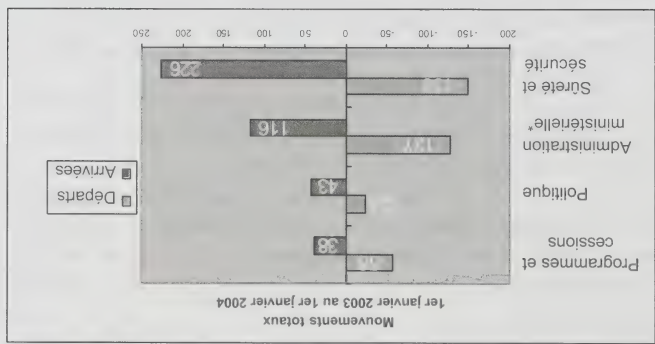
<sup>3</sup> Technique, Soutien administratif et Exploitation

Techniciens divers, Soutien des sciences sociales, Inspection technique.



# Transports Canada renouvelle et retient efficacement l'expertise

Tout au long de la période de planification, le Ministère a continué à mettre l'accent sur la création d'un environnement qui favorise la rétention, le recrutement et l'apprentissage à la grandeur de l'organisation, ainsi qu'au sein de groupes spécifiques, comme le groupe de la réglementation/ inspection.



Transports Canada a continué à promouvoir l'utilisation de processus de dotation basés sur les compétences et d'outils normalisés dans des domaines spécifiques, pour faire progresser le renouvellement de l'expertise.

En 2003, le nombre d'employés embauchés a dépassé de 64 le nombre de départs par attrition (423 par rapport à 359), soit une augmentation de 1,4 pour 100 de l'effectif total. Le Ministère a maintenu un taux de roulement de 6,1 pour 100, par rapport aux deux années précédentes. Les « horaires de travail et congés flexibles » ont été une des pratiques utilisées pour créer un milieu de travail plus propice et aider à retenir les employés. Cette pratique a permis à 16,9 % des employés de TC de comprimer leurs heures de travail hebdomadaires en 2003-2004, comparativement à 14,1 pour 100 en 2002-2003.

En ce qui a trait au rôle de champion assumé par le Ministère relativement à l'initiative interministérielle de collectivité de la réglementation/inspection (R/I), Transports Canada a continué à mettre l'accent sur la constitution d'une collectivité de la réglementation/inspection efficace. En plus de ses efforts avec les experts critiques et les plans de transfert des connaissances, le Ministère a poursuivi son utilisation active du répertoire national des candidatures en R/I. Le nombre d'employés nouvellement embauchés a en conséquence dépassé le nombre de départs par attrition dans les groupes techniques. Il convient toutefois de noter que les résultats en matière de rétention continuent à être compromis, au sein de la collectivité de la R/I, car le personnel de navigation aérienne, les ingénieurs et les inspecteurs techniques font

fondements de l'édification de la capacité à servir les Canadiens et les Canadiennes maintenant et dans le futur. Tout au long de la période de planification 2003-2004, Transports Canada a mené des activités et a travaillé à des résultats qui ont favorisé le progrès dans la réalisation des objectifs de gestion des ressources humaines du Ministère.

#### ***Transports Canada appuie une culture d'acquisition du savoir***

Dans ses efforts pour créer un milieu d'apprentissage qui fournit aux employés l'expérience et la formation requises pour développer leurs compétences et atteindre leurs objectifs de carrière, Transports Canada a élaboré et a adopté en 2003-2004 une politique d'apprentissage continu. Un des points saillants de cette nouvelle politique est que le Ministère consacrera à des activités d'apprentissage une partie de son budget de fonctionnement correspondant en moyenne à 3 % de son enveloppe salariale, et à une moyenne de trois jours par employé par année. La politique souligne également le rôle fondamental joué par les plans d'apprentissage personnels, dans le cadre de la politique d'apprentissage continu du Ministère.

Si la mise en oeuvre de cette nouvelle politique est prévue pour l'exercice 2004-2005 et au-delà, son élaboration et son adoption démontrent l'engagement accru de Transports Canada vis-à-vis de l'apprentissage continu. Pour faciliter l'accès à l'apprentissage, le Ministère tire également avantage de l'utilisation de la technologie pour fournir du contenu au soutien de différents styles d'apprentissage. Par exemple, l'introduction d'un certain nombre de cours de formation et d'orientation en ligne sur le réseau interne du Ministère s'est révélée être une approche efficace et attrayante de transfert des connaissances, et permet au Ministère de mettre à jour le matériel de cours en « temps réel ». Ce moyen de communication assure que tous les employés ont accès à des messages identiques, et renforce les liens entre les différentes directions générales et Régions de Transports Canada.

Transports Canada a également poursuivi ses efforts en matière de plans de transfert des connaissances sur les questions critiques. Tout au long de la période de planification, un examen des plans de relève et de transfert des connaissances a été entrepris pour chacun des experts critiques identifiés en 2002. Une analyse de l'efficacité d'exécution des plans sera présentée au Comité exécutif de gestion de Transports Canada à l'automne de 2004. Également, l'approche de Transports Canada en matière de transfert des connaissances et de planification de la relève des experts critiques a été détaillée dans l'article *Comment faire mieux en partenariat* pour partager les enseignements appris avec ses partenaires en matière de réglementation/inspection, notamment. L'article est disponible à l'adresse : [www.ricomunity.gc.ca/documents/prevent\\_knowledge\\_collapse\\_f.asp?lang=fr](http://www.ricomunity.gc.ca/documents/prevent_knowledge_collapse_f.asp?lang=fr) Par l'entremise de ces activités, le Ministère soutient la formation et le perfectionnement des employés dans des domaines spécifiques, et réduit en même temps le risque de perdre sa mémoire collective.



que tous les gestionnaires détenant un pouvoir de signature ont suivi les cours appropriés sur la délégation des pouvoirs financiers.

Au cours de l'exercice 2003-2004, le Ministère a continué une série d'examens des ressources des secteurs de service, lesquels examens en sont à divers stades d'avancement. Ces examens évaluent la pertinence et l'efficacité des programmes, de même que les besoins en ressources à l'appui de la prestation des programmes. Les examens qui sont terminés ont mené à des recommandations sur l'amélioration de la qualité des données et l'intégration des systèmes. La mise en oeuvre de ces recommandations fera progresser la gestion fondée sur les résultats grâce à une justification des besoins en ressources, une analyse des données et une fonction de production de rapports améliorées.

***Services d'assurance de la qualité à l'intention de la haute direction***

Conformément aux exigences de la politique de vérification interne du Secrétariat du Conseil du Trésor et du nouveau Cadre de responsabilisation de gestion, les services de vérification interne et d'évaluation de Transports Canada fournissent à la haute direction des services efficaces d'assurance de la qualité qui visent à ce que les activités ministérielles puissent soutenir un examen public approfondi, à vérifier que les programmes et politiques ministériels produisent les résultats visés, et à soutenir l'amélioration continue des pratiques de gestion à Transports Canada.

Au cours du récent exercice, l'accent a été mis, en vertu d'un plan de vérification en fonction des risques, sur des vérifications d'assurance de la qualité touchant les aspects clés de l'univers de vérification du Ministère qui sont liés aux facilitateurs ministériels (p. ex., les services financiers, la GI/TI, etc.), aux paiements de transfert, aux ports, aux voies maritimes et aux entités cédées. Des rapports de vérification et des plans d'action ont été soumis à l'approbation du Comité de vérification et d'examen du Ministère, et ont ensuite été publiés sur le site Internet de Transports Canada, où la population pourra facilement y avoir accès.

Pour favoriser davantage des pratiques de gestion améliorées, la section de la vérification interne a suivi l'état d'avancement des plans d'action approuvés et a fait rapport au Comité de vérification sur la question. Jusqu'à maintenant, les plans d'action sont mis en oeuvre d'une manière appropriée.

Pour une liste des vérifications et évaluations effectuées en 2003-2004, voir la section 5.15 du présent rapport. Pour plus d'information sur les vérifications et les évaluations effectuées en 2003-2004, se rendre aux adresses : [www.tc.gc.ca/services-generaux/verifications/menu.htm](http://www.tc.gc.ca/services-generaux/verifications/menu.htm) et [www.tc.gc.ca/pol/tr/Evaluationdesprogrammes/menu.htm](http://www.tc.gc.ca/pol/tr/Evaluationdesprogrammes/menu.htm).

**4.4.3 Édition de la capacité pour l'avenir**

La capacité de Transports Canada à s'acquitter de son mandat et à atteindre ses objectifs stratégiques est étroitement liée aux efforts faits par le Ministère en vue du développement de ressources humaines productives et viables et d'un milieu de travail habilitant. Des pratiques positives de gestion des ressources humaines et un leadership à tous les niveaux sont les

à l'établissement des lignes de conduite sont continuellement rajustées en fonction des progrès dans l'atteinte des buts du Ministère.

### *Progrès dans l'élaboration de cadres de travail fondés sur les résultats*

Transports Canada a travaillé à relier et à aligner les processus de mesure du rendement aux niveaux stratégique, opérationnel et individuel, ainsi qu'à élaborer une approche cohérente concertée pour la mise en oeuvre de ces processus à la grandeur du Ministère. L'objectif poursuivi était l'élaboration d'un cadre de gestion stratégique de haut niveau qui fournirait une logique générale en vue de l'élaboration d'une approche cohérente de mesure et de gestion du rendement.

Les cadres de mesure du rendement dans les différents secteurs de service en sont à différents stades de mise en oeuvre allant des premières étapes de conception dans certains secteurs à un degré élevé d'utilisation dans d'autres. Transports Canada a également fait des progrès en matière de communication des résultats pour les initiatives horizontales, comme le montre l'information contenue dans les modèles de rapport pour l'initiative Vision Sécurité routière 2010 présentés dans le tableau 5.12 du présent rapport.

Le défi du Ministère sera de terminer l'élaboration de cadres de travail fondés sur les résultats et de mettre en oeuvre ces cadres en mesurant le rendement au moyen d'indicateurs de rendement, de façon à passer de mesures basées sur les activités/extrants à des mesures basées sur les résultats. Cette initiative est un complètement aux efforts en cours en 2004-2005 en vue de la mise en oeuvre de la nouvelle architecture des activités des programmes introduite par le Conseil du Trésor vers la fin de 2003-2004, et sur laquelle la communication des résultats sera fondée à l'avenir.

La capacité du Ministère à faire le lien entre l'information financière et l'information non financière progresse également en raison des investissements continus dans les systèmes de gestion financière et matérielle du Ministère, qui ont mené par exemple à la création d'un dépôt de données permettant l'extraction, la transformation et le chargement de l'information financière et non financière à des fins de production de rapport et d'analyse. À ce jour, les investissements ont contribué à améliorer l'efficacité administrative, au sein du Ministère, à fournir des renseignements de gestion plus accessibles et complets, et à procurer un accès accru aux clients internes et externes grâce à des méthodes de type Web, pour la prestation des services. Par exemple, le module compte clients de type Web accessible à l'adresse [www.tc.gc.ca/transact](http://www.tc.gc.ca/transact) procure aux clients internes et externes un accès en ligne à l'information sur leurs comptes, et permet aux gestionnaires de programme de payer les factures en ligne. Un magasin en ligne, également accessible à l'adresse [www.tc.gc.ca/transact](http://www.tc.gc.ca/transact), permet aux clients de consulter, télécharger et commander des publications (et de payer pour les publications commandées, s'il y a lieu). Dans le futur, on prévoit étendre ce service à l'immatriculation des navires et aux permis. Enfin, un portail interne est en cours de création pour procurer aux gestionnaires un accès aux rapports financiers et aux outils de gestion budgétaire. Pour améliorer davantage la gérance au sein du Ministère, des mesures ont été prises pour accroître la sensibilisation aux politiques de gestion financière et aux pratiques de gestion fondées sur les résultats, ainsi que l'adoption de ces politiques et pratiques, au moyen d'un processus qui assure

Comme il a été mentionné précédemment, Transports Canada s'est engagé à poursuivre l'amélioration de ses pratiques de gestion, en privilégiant la promotion de l'approche de gestion axée sur les résultats et la communication des résultats. Les résultats visés par le Ministère, en matière de politiques, ont fait l'objet d'une bonne planification et sont expliqués dans de multiples documents stratégiques. Des analyses des résultats atteints sont produites régulièrement dans le cadre des rapports annuels (pour plus d'information, se rendre à l'adresse [www.tc.gc.ca/pol/fin/re/rapport\\_annuel\\_sur\\_les\\_transports.htm](http://www.tc.gc.ca/pol/fin/re/rapport_annuel_sur_les_transports.htm)). Également, les décisions liées

#### 4.4.2 Gestion moderne et communication des résultats

- Au cours des prochaines années, tout en continuant les progrès sur l'ensemble des dix éléments du Cadre de responsabilisation de gestion, le Ministère mettra spécifiquement l'accent sur le renforcement de sa capacité dans les domaines suivants.
- *Responsabilisation* — démontrer que la responsabilité des résultats est clairement assignée et mesurée à la grandeur de Transports Canada.
  - *Ressources humaines* — renouveler et soutenir une fonction publique à l'image du Canada, où les employés sont appréciés, et où les capacités humaines et intellectuelles sont développées.
  - *Gérance* — renforcer le régime de contrôle par une intégration et une efficacité améliorées, et bonifier de ce fait la capacité de dépenser de façon responsable.
  - *Valeurs et éthique* — assurer que les pratiques de gestion sont fondées sur les valeurs de l'administration et adaptées aux réalités.

- gestion moderne et communication des résultats;
- éducation d'une capacité pour l'avenir;
- accessibilité et connectivité.

Le défi du programme de gestion est de construire et de maintenir la capacité du Ministère à réaliser ses objectifs et à répondre aux besoins et aux priorités du Parlement, du public, des organismes centraux et des employés dans une économie de plus en plus axée sur le savoir et la mondialisation. Il est également devenu de plus en plus important pour le Ministère de pouvoir répondre efficacement à toute urgence ou situation urgente susceptibles de se présenter. Pour relever ce défi, Transports Canada devra changer la façon dont les ressources humaines, les fonds, l'information et la technologie sont gérés, afin de refléter les valeurs et les pratiques du milieu du travail moderne.



investissements d'infrastructure dans le transport urbain et les stratégies de la demande proposés dans dix zones urbaines au Canada.

Vous trouverez les informations du gouvernement du Canada sur les initiatives du changement climatique sur le site : [www.climatechange.gc.ca/francais/default.asp](http://www.climatechange.gc.ca/francais/default.asp).

Pour de plus amples renseignements sur le *Plan d'action 2000 sur le changement climatique* du Gouvernement, consultez le site : [www.climatechange.gc.ca/francais/newsroom/2000/ap2000.asp](http://www.climatechange.gc.ca/francais/newsroom/2000/ap2000.asp).

Pour de plus amples renseignements sur la participation de Transports Canada au Plan d'action 2000, consultez le site : [www.tc.gc.ca/programmes/environnement/engagements/plandaction2000.htm](http://www.tc.gc.ca/programmes/environnement/engagements/plandaction2000.htm).

## 4.4 Programme de gestion de Transports Canada

### 4.4.1 Introduction

Transports Canada s'est engagé à appliquer les principes de la gestion moderne et vise l'excellence en matière de gestion. Transports Canada reconnaît que l'atteinte de ce but sera un processus graduel. Le programme de gestion du Ministère met l'accent sur les initiatives qui amélioreront la capacité de gestion. Le programme requiert une vision de la gestion publique moderne, une évaluation franche des écarts entre cette vision et la réalité, un plan pratique en vue du changement et des effets motivés à mettre le tout en oeuvre. Transports Canada continue à faire des progrès dans ce domaine et travaille à faire le lien avec le programme de gestion plus large de l'administration fédérale décrit dans *Des résultats pour les Canadiens et les Canadiennes*.

À la suite de l'introduction du Cadre de responsabilisation de gestion par le Conseil du Trésor à la fin de 2003, lequel cadre traduit la vision d'une gestion moderne de la fonction publique présentée dans *Des résultats pour les Canadiens et les Canadiennes* en un ensemble d'attentes en matière de gestion, Transports Canada a immédiatement pris des mesures pour réorienter et élargir sa stratégie d'amélioration de la gestion de façon à en faire un programme intégré. Le but est de fournir aux gestionnaires du Ministère les outils et la culture propice qui sont nécessaires à une gestion efficace d'une fonction publique de plus en plus complexe, pour remplir les engagements et mettre en oeuvre les initiatives annoncées dans *Des résultats pour les Canadiens et les Canadiennes*.

On trouvera plus d'information sur le Cadre de responsabilisation de gestion du Conseil du Trésor à l'adresse [www.tbs-sct.gc.ca/maf-crg/index\\_f.asp](http://www.tbs-sct.gc.ca/maf-crg/index_f.asp).  
Pour des renseignements sur *Des résultats pour les Canadiens et Canadiennes*, se rendre à l'adresse [www.tbs-sct.gc.ca/res.can/rc\\_1\\_f.asp](http://www.tbs-sct.gc.ca/res.can/rc_1_f.asp).

#### 4. Analyse en faveur du transport durable

Transports Canada continue d'élaborer des mesures de transport en vertu du Plan sur le changement climatique, en ce qui concerne notamment le transport en commun, l'efficacité du carburant et des technologies de pointe et l'amélioration de la circulation des biens.

Au cours de l'année 2003-2004, plusieurs initiatives ont été entreprises pour aider le Ministère à recueillir les données nécessaires et à combler les besoins analytiques identifiés pendant les travaux de la Table des transports sur le changement climatique et à contribuer à une vision nationale sur les solutions aux effets du transport sur le changement climatique. Certaines de ces initiatives concernent plus spécifiquement l'amélioration de la capacité de modélisation de Transports Canada, tandis que d'autres touchent aux lacunes sur les données des effets du transport sur le changement climatique.

Statistique Canada effectue actuellement, pour le compte de Transports Canada, une Enquête sur les véhicules au Canada (EVC) qui permettra de recueillir des estimations sur les véhicules et leur kilométrage et sur les distances parcourues par les conducteurs. Transports Canada, NRCan et Statistique Canada ont exploré les moyens d'améliorer l'EVC pour dégager la consommation de carburant pour chaque véhicule enquêté. Après un essai pilote réussi en 2003, il a été possible d'ajouter la donnée carburant à l'EVC en janvier 2004, grâce au financement de NRCan. Cela permettra de relier directement la consommation de carburant aux données sur le kilométrage et donc aux caractéristiques d'utilisation des véhicules.

En septembre 2003, Transports Canada a entrepris, pour le compte du Comité directeur de la Stratégie pour les données sur le transport et le changement climatique, une étude dont le but était d'identifier toutes les questions liées au développement d'un système national d'immatriculation des véhicules et de recueillir des informations sur l'utilisation des véhicules automobiles.

Au cours de l'année 2003-2004, Transports Canada a achevé une analyse approfondie des coûts et des avantages économiques de la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans les secteurs des transports de passagers et de marchandises. Les recherches ont fourni au Ministère un cadre de travail capable d'évaluer les coûts et les avantages des meilleures mesures identifiées dans la Table des transports pour ces secteurs.

En 2003, Transports Canada a commencé une analyse approfondie de définitions cohérentes et de mesures systématiques de la congestion de la circulation routière. Cette étude a pour objectif d'élaborer un cadre de travail analytique qui permettra d'évaluer le coût de la congestion pour neuf zones urbaines du pays. Les recherches fourniront de nouvelles et importantes connaissances qui bénéficieront à tous les niveaux de gouvernement et à toutes les municipalités participantes.

En 2003-2004, Transports Canada a entrepris une étude qui devrait améliorer ses connaissances sur les effets potentiels du transport urbain sur l'atténuation du changement climatique. Cette étude se concentre notamment sur les émissions de gaz à effet de serre et analysera les



Résultats escomptés		Indices de progrès	
<b>Adoption de pratiques innovantes pour réduire les émissions de gaz à effet de serre par nos partenaires et les intervenants</b>		a) Nombre de projets financés	b) Nombre de participants aux activités du réseau d'information du PDTU
<p><b>Progrès :</b></p> <p>Le PDTU a annoncé le financement de huit projets de démonstration de transport urbain. Ces huit démonstrations s'ajoutent à plus de 35 autres initiatives de transport urbain durable.</p> <p>En 2003, le Programme de démonstration de transport durable des marchandises a alloué environ 1,89 million \$ à 14 projets, ce qui porte le nombre total de projets à 20, pour un financement total de 2,4 millions \$ depuis la création du Programme.</p> <p>Dans le cadre du programme Sur la route du transport durable, deux projets ont été réalisés en 2003 et tous deux ont permis des réductions d'émissions de gaz à effet de serre. Le programme <i>Sheltair Group's CitiesPLUS</i> est un exercice de planification sur cent ans qui, une fois mis en œuvre dans le Grand Vancouver, réduira les émissions de gaz à effet de serre de 6 % par rapport aux niveaux de 1990 d'ici 2040 (soit une réduction d'une tonne environ d'émissions de gaz à effet de serre par personne).</p> <p>Le programme <i>Pollution Probe's S-M-A-R-T Movement</i> est une initiative de gestion de la demande du transport qui a permis de réduire les émissions de gaz à effet de serre de deux grandes entreprises de 350 000 Kg. La participation des autres entreprises n'a pas duré suffisamment longtemps pour produire des résultats quantifiables.</p> <p>Plus de 700 personnes ont assisté aux journées d'apprentissage commanditées ou organisées par le PDTU.</p>			

Résultats escomptés	Indices de progrès
Réduction des émissions de gaz à effet de serre grâce à la participation à un programme	Réduction mesurable d'émissions de gaz à effet de serre pour les projets financés

Progrès :

Vu le nombre limité des démonstrations et des rapports, l'information sur les réductions réelles d'émissions de gaz à effet de serre causées par les projets financés par le Programme de démonstration du transport durable des marchandises est fragmentée. Malgré cela, deux projets présentent des résultats prometteurs. Le premier projet consistait en 5 essais de fonctionnement d'une locomotive munie d'un produit de modification de la friction sur la surface des rails, avec pour résultat une économie de carburant de 2,99 %. Le promoteur a également calculé qu'il était possible, d'après les profils moyens des voies ferrées canadiennes, de faire une économie de carburant de 2,1 à 3 %. Le second projet consistait à tester une technologie de protection des locomotives lors des temps d'attente. Les résultats préliminaires du promoteur montrent une économie de carburant moyenne par heure de fonctionnement de 12,13 litres et qu'il a fallu 321 litres pour faire fonctionner la technologie. Par conséquent, l'économie de carburant résultant spécifiquement des activités du projet est de 3 893 litres de diesel, soit une réduction de 10 513 Kg d'émissions de gaz à effet de serre.

Il est trop tôt pour établir un rapport sur les réductions mesurables d'émissions de gaz à effet de serre pour les projets financés.

Le Rapport 2003-2004 sur les plans et les priorités de Transports Canada a identifié un ensemble d'indices de mesure des progrès réalisés grâce au Plan sur le changement climatique du Ministère. Le tableau ci-dessous résume les progrès réalisés par rapport aux résultats escomptés.

Contribution de Transport Canada au Plan sur le changement climatique		
Résultats escomptés	Indices de progrès	
<i>Sensibiliser davantage les intervenants du secteur du transport sur les possibilités de réduire les émissions de gaz à effet de serre</i>	<i>Nombre d'ateliers ou de séances d'informations tenus</i>	<p><b>Progrès :</b></p> <p>Au cours de l'année 2003-2004, le Programme de démonstration en transport urbain (PDTU) a commandité plus de 15 ateliers ou de sessions d'information. Ces ateliers et sessions d'information ciblaient les décideurs provinciaux, régionaux et municipaux engagés dans les domaines du transport et de la planification de l'utilisation des sols, des universitaires et autres experts du transport ainsi que des prestataires de services de transport urbain (transport en commun).</p> <p>Depuis le 31 mars 2004, Transports Canada a organisé 112 sessions de sensibilisation du public sur le Programme de véhicules à technologie de pointe (PVT) et touché près de 6 millions de Canadiens.</p> <p>L'initiative <i>Pour un transport de marchandises efficace et technologique</i> a également aidé à financer et à organiser la Conférence sur l'environnement et le transport ferroviaire qui s'est tenue en octobre 2003 à Winnipeg afin de sensibiliser davantage le public au programme et de promouvoir de meilleures pratiques pour réduire les émissions de gaz à effet de serre causées par le secteur du transport des marchandises.</p>

Résultats escomptés	Indices de progrès	
<i>Améliorer la capacité de réduire Les émissions de gaz à effet de serre</i>	<i>Nombre d'accords signés</i>	<p><b>Progrès :</b></p> <p>Comme préambule à la signature d'un accord sur le rendement, Transports Canada a décidé de collaborer avec l'Association du transport aérien du Canada et de l'aider à construire sa capacité d'enregistrement des gaz à effet de serre.</p> <p>Transports Canada collabore également avec Environnement Canada (EC) en vue de négocier un accord avec l'Association des chemins de fer du Canada (ACFC). Cet accord remplacera le Protocole d'entente existant entre ACFC et EC et couvrira les principaux contaminants atmosphériques et les émissions de gaz à effet de serre.</p>

Par ailleurs, Transports Canada teste, démontre et évalue dans son Programme de véhicules à technologie de pointe (PVT) la technologie existante des véhicules économiques. Le parc 2003-2004 du Ministère comprend actuellement plus de 90 véhicules à technologie de pointe (trains à moteurs hybrides, batteries, carburants à basse teneur en carbone, essence et moteurs diesel de pointe). À ce jour, plus de 6 millions de Canadiens ont été sensibilisés au PVT, d'où une sensibilisation accrue du public face aux VTP et au rôle de ces véhicules dans le transport durable de demain.

Le Ministère dirige également un groupe de travail interministériel chargé d'évaluer plusieurs mesures jugées incitatives ou dissuasives par les producteurs et les consommateurs de véhicules plus écologiques.

## ii) **Éducation et sensibilisation : un défi d'une tonne**

Transports Canada a signé un Protocole d'entente avec Environnement Canada (EC) et NRCan portant le soutien à la campagne nationale sur le changement climatique intitulé « Un défi d'une tonne ». L'initiative, qui a été lancée le 26 mars 2004, appelle les Canadiens à réduire leurs émissions de gaz à effet de serre personnelles d'une tonne, soit de 20 %.

## iii) **Impacts et adaptation**

Transports Canada a contribué à la préparation du chapitre sur le transport de la série de documents intitulée *Impacts et adaptation liés au changement climatique : perspectives canadiennes*. Ce chapitre a été publié en août 2003 et peut être consulté sur le site : [http://adaptation.nrcan.gc.ca/home\\_f.asp](http://adaptation.nrcan.gc.ca/home_f.asp).

En avril 2003, Transports Canada a publié un rapport d'atelier intitulé *Répercussions du changement climatique sur les transports au Canada*. L'atelier était le premier en son genre au Canada à rassembler les intervenants du transport et des experts du changement climatique pour discuter de ses impacts et de l'adaptation au changement climatique. Pour de plus amples renseignements, consultez le site : [www.tc.gc.ca/programmes/environnement/anrcct/menu.htm](http://www.tc.gc.ca/programmes/environnement/anrcct/menu.htm).

6. Améliorer le processus décisionnel des gouvernements et du secteur des transports
7. Améliorer la gestion des opérations et des sols de Transports Canada

L'étude sur la gestion de la *Stratégie de développement durable 2001-2003* de Transports Canada est disponible sur le site : [www.tc.gc.ca/programmes/environnement/dd/sommaire03/menu.htm](http://www.tc.gc.ca/programmes/environnement/dd/sommaire03/menu.htm)

Les attentes du Commissaire à l'environnement et au développement durable dans cette troisième Stratégie de développement durable sont décrites dans le document *Les stratégies de développement durable. Des résultats positifs à obtenir*, que l'on pourra consulter sur le site : [www.oag-bvg.gc.ca/domino/ccsd.cedd.nsf/html/03sdd.html](http://www.oag-bvg.gc.ca/domino/ccsd.cedd.nsf/html/03sdd.html).

Pour la liste complète des engagements de Transports Canada par rapport à la Stratégie de développement durable 2004-2006 et les indices de mesure du progrès, voir la Partie 5 de la Stratégie, sur le site : [www.tc.gc.ca/programmes/Environnement/DD/sdd0406/defis.htm](http://www.tc.gc.ca/programmes/Environnement/DD/sdd0406/defis.htm).

3.

### *Mettre en oeuvre les initiatives sur le changement climatique*

Le gouvernement canadien respectera ses engagements sur le Protocole de Kyoto sur le changement climatique d'une manière qui produira des résultats durables et tout en maintenant une économie solide et prospère. Il y parviendra en élaborant un plan national équitable, en collaboration avec les gouvernements provinciaux et territoriaux et les autres intervenants.

Transports Canada continue de collaborer étroitement avec ses partenaires pour inclure l'élément transport dans *Changement climatique – Plan pour le Canada*. Ce plan décrit les actions déjà entreprises dans le cadre du *Plan d'action 2002 sur le changement climatique*, ainsi que les nouvelles actions, lesquelles concernent l'efficacité du carburant des véhicules, les biocarburants – tels l'alcool éthylique et le biodiesel – les véhicules à pile combustible, le transport urbain et le transport efficace des biens. Transports Canada a déjà mis en place des mesures sur le transport urbain et le transport de marchandises et collabore avec Ressources naturelles Canada (NRCan) et d'autres ministères pour améliorer les économies de carburant sur les véhicules automobiles.

Le Ministère a mis en œuvre les initiatives sur le changement climatique suivantes dans le secteur des transports :

#### **i) Efficacité du carburant**

*Le Plan sur le changement climatique* a établi à 25 % l'amélioration de l'efficacité du carburant souhaitée sur les véhicules neufs d'ici 2010. NRCan dirige cette initiative, soutenue par Transports Canada, qui lui fournit les informations techniques et participe aux négociations avec l'industrie automobile.



Pour de plus amples renseignements sur la SDD 2001-2003 de Transports Canada, consultez le site : [www.tc.gc.ca/programmes/environnement/DD/SD0103.htm](http://www.tc.gc.ca/programmes/environnement/DD/SD0103.htm).

Pour de plus amples renseignements sur la protection de l'environnement, consultez le site : [www.tc.gc.ca/programmes/environnement/protectiondel'environnement/menu.htm](http://www.tc.gc.ca/programmes/environnement/protectiondel'environnement/menu.htm).

## 2.

### *Élaborer et mettre en oeuvre la Stratégie de développement durable 2004-2006*

En 2003, Transports Canada a élaboré sa troisième *Stratégie de développement durable 2004-2006* (SDD). Cette SDD décrit la vision que le Ministère a du développement durable et son plan d'action pour promouvoir un réseau de transport durable au Canada. Présentée au Parlement en février 2004, la Stratégie 2004-2006 s'appuie sur les réalisations - et les leçons apprises - des deux premières stratégies et précise davantage le concept de durabilité. La Stratégie identifie sept défis à relever et 32 engagements spécifiques à respecter au cours des trois prochaines années, afin d'intégrer le développement durable dans les activités de Transports Canada et de soutenir l'objectif stratégique du Ministère de protéger l'environnement physique.

Un examen indépendant interne de la gestion de la *Stratégie de développement durable 2001-2003* de Transports Canada recommandait que le Ministère élabore des engagements clairs et réalisables, des liens plus clairs entre les engagements, de meilleures cibles et de meilleures mesures et les mesures proposées soient plus axées sur les résultats et plus explicites. Cette troisième stratégie tient compte et des conclusions de l'étude et des attentes du Commissaire à l'environnement et au développement durable. La nouvelle stratégie cherchera à renforcer la précédente et à la compléter par des mesures environnementales et de nouvelles initiatives sociales et économiques.

Pour élaborer la nouvelle SDD, Transports Canada s'est appuyé sur l'expertise d'un groupe consultatif national et d'autres ministères fédéraux, après avoir consulté les provinces, les territoires, les municipalités et les Canadiens. Au total, quelque 200 intervenants ont participé au texte définitif. Cette SDD reflète le désir de Transports Canada d'effectuer les meilleurs choix en collaboration avec les intervenants du secteur du transport et donne l'occasion au Ministère de démontrer son constant leadership dans la promotion du transport durable. Elle s'attaque aux priorités clés du gouvernement fédéral, comme le changement climatique, la pureté de l'air, la propreté de l'eau, les sites contaminés et la recherche et le développement. Plusieurs des engagements de la SDD concernent d'ailleurs la recherche de solutions à ces priorités en milieu urbain.

Les sept défis stratégiques de la SDD 2004-2006 sont :

1. Encourager les Canadiens à choisir davantage en faveur du transport
2. Améliorer l'innovation et le développement d'habiletés
3. Améliorer le rendement du réseau et optimiser les choix modaux
4. Améliorer l'efficacité des véhicules, du carburant et les infrastructures de ravitaillement
5. Améliorer les transporteurs et les exploitants



- En vertu des dispositions environnementales des Accords sur les baux fonciers signés par Transports Canada et les administrations aéroportuaires, le Ministère contrôle sur une base continue 23 des 26 sites du Réseau national des aéroports (RNA). Les trois autres aéroports du RNA appartiennent à des territoires, qui les exploitent, et ne sont pas contrôlés par le gouvernement fédéral. Au cours de l'année 2003, 22 aéroports du RNA ont été évalués en fonction du Protocole sur le comportement dans l'environnement de Transports Canada (2000). Aucune lacune environnementale majeure n'a été identifiée.

- Dans le cadre de sa contribution à la révision de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale, prévue pour cinq ans, le Ministère collabore étroitement avec l'Agence canadienne d'évaluation environnementale afin de combler les lacunes de la Loi dans son application aux administrations portuaires canadiennes (APC) et aux administrations aéroportuaires. Les amendements à la Loi entreront en vigueur en octobre 2003 et TC a déjà comblé certaines lacunes du Règlement sur l'évaluation environnementale des APC. Il reste toutefois de nombreuses autres modifications à effectuer à ce règlement et l'élaboration d'un nouveau règlement sur les administrations aéroportuaires a été retardée. La formation APC sur les amendements proposés a commencé en avril 2003.

- L'évaluation environnementale stratégique (EES) est un processus systématique d'évaluation des incidences environnementales d'une politique, d'un plan, d'un programme ou de toute autre initiative de niveau stratégique. Depuis le 31 mars 2004, le Ministère a organisé sept sessions de formation EES, suivies par 130 agents de politique et de programmes. Cette formation a amélioré la compréhension des exigences EES et la capacité du personnel du Ministère à les conduire. En collaboration avec plusieurs autres ministères fédéraux, Transports Canada a retenu les services du Centre du transport durable afin d'identifier un premier ensemble d'indices qui pourraient servir à mesurer les progrès réalisés dans le transport durable in Canada.

- Au cours de l'exercice 2003-2004, le Ministère a soutenu les efforts de l'Association des transports du Canada dans la création d'une base de données cohérente et fiable sur les indices du transport urbain pour les municipalités canadiennes. Les travaux visent à améliorer notre capacité à mesurer les progrès nationaux dans le transport durable. Transports Canada reconnaît qu'il faudra faire davantage pour ces indices, y compris pour les indices urbains. Le Ministère s'est engagé, dans la *Stratégie de développement durable 2004-2006*, à s'appuyer sur les travaux antérieurs pour faire davantage et mieux.

Pour de plus amples renseignements sur les progrès réalisés par Transports Canada dans le respect de ses engagements en faveur du développement durable, consultez les rapports d'étape SDD sur le site : [www.tc.gc.ca/programmes/environnement/dd/menu.htm](http://www.tc.gc.ca/programmes/environnement/dd/menu.htm).

ministères fédéraux. Pour de plus amples renseignements, consultez le site : [www.tc.gc.ca/programmes/environnement/navigateur/menu.htm](http://www.tc.gc.ca/programmes/environnement/navigateur/menu.htm)

- Au cours de l'année 2002-2004, Transports Canada a continué de collaborer avec l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) sur l'élaboration de nouvelles normes et pratiques opérationnelles sur les émissions atmosphériques des aéronefs et la recherche de solutions aux gaz à effet de serre émis par les aéronefs. En février 2002, le Comité de la protection de l'environnement en aviation a recommandé de nouvelles normes pour les oxydes d'azote qui abaisseraient de 12 % les niveaux actuels. L'OACI devrait accepter la recommandation du Comité lors de son assemblée de l'automne 2004.

- Au cours de l'année 2003-2004, l'équipe de projet du Programme environnemental des ports de Victoria et d'Esquimalt a contribué aux plans de gestion des tempêtes relatifs au développement d'une zone industrielle de chantier naval et aux mesures correctives dans Rock Bay. Ces deux plans initiaux formeront la base d'initiatives pilotes pour le port. Transports Canada a constitué une liste de principes directeurs qui servira à élaborer des plans de gestion appropriés dans la lutte contre la pollution des eaux portuaires et la protection des conditions environnementales des biens ministériels. Le Ministère exige actuellement des permis pour tous les points de rejet, neufs, modifiés ou réinstallés.

- Depuis 2001, Transports Canada collabore avec les intervenants à l'élaboration d'une ébauche d'un Plan d'aménagement des espaces verts pour assurer la compatibilité du développement potentiel des aéroports et de la protection de l'environnement des 18 600 acres du site fédéral de Pickering Lands. Le plan, qui a été approuvé en novembre 2003, permettra d'atténuer les effets potentiels d'un possible aéroport dans Duffins Creek et Rouge River Watersheds, et de construire une transition entre les droits d'usage urbains adjacents et l'aéroport.

- Transports Canada est déterminé à gérer ses sites contaminés de manière responsable. Le 1<sup>er</sup> juillet 2003, le Ministère a présenté au Conseil du Trésor un Plan de gestion des sites contaminés étalé sur cinq ans, comme l'exige la nouvelle politique fédérale sur les sites contaminés. Le plan prévoit la création d'un cadre de travail commun quant à la préséance et au choix des sites à décontaminer et à l'identification des exigences de financement pour les mesures correctives et la gestion des risques des sites contaminés. Au cours de l'année 2003-2004, Transports Canada a dépensé 13,1 millions \$ pour les évaluations, les mesures correctives et la gestion des risques des sites contaminés. Pour quatre-vingt-neuf % de ses sites contaminés, Transports Canada a effectué des travaux de restauration ou procédé à une gestion des risques. Ces chiffres montrent la volonté du Ministère de respecter son objectif stratégique de protéger l'environnement physique.

Pour de plus amples renseignements sur le Système de gestion environnementale de Transports Canada consultez le site :

[www.tc.gc.ca/programmes/environnement/sge/menu.htm](http://www.tc.gc.ca/programmes/environnement/sge/menu.htm)

- Depuis le 1<sup>er</sup> février 2004, les municipalités canadiennes reçoivent le remboursement intégral de la taxe sur les produits et les services et la portion fédérale de la taxe de vente harmonisée payée sur les services municipaux et les infrastructures communautaires. Cet abatement supplémentaire fournira aux municipalités des recettes additionnelles d'environ 7 milliards \$ sur les 10 prochaines années. De plus, le gouvernement fédéral octroie une aide directe aux infrastructures de transport municipal par le biais de deux programmes : le Fonds canadien d'infrastructure stratégique (FCIS) pour les projets importants et le Fonds municipal d'infrastructure rurale pour les projets plus petits. Transports Canada appuie l'élaboration d'une politique de levier qui ferait inclure dans la présentation des soumissions des projets de transport urbain une analyse des effets potentiels sur le changement climatique et des stratégies de gestion de la demande complémentaire en transport urbain. Cette politique servirait de guide dans les évaluations des analyses de rentabilisation présentées par les promoteurs de projets qui souhaiteraient obtenir des financements à même le budget 2003 dans le cadre du FCIS.

- Le programme Sur la route du transport durable est une initiative clé sur laquelle le Ministère a misé pour sensibiliser davantage les Canadiens sur le transport durable. En 2003, Transports Canada a annoncé le financement de 11 projets dans le cadre de la 6<sup>e</sup> édition du programme. Trente-neuf projets ont été financés lors de la deuxième phase du programme, pour un financement total d'environ 1,2 millions \$. Pour de plus amples renseignements sur ce programme ou pour découvrir les réalisations du programme, consultez le site : [www.tc.gc.ca/programmes/environnement/srtd/menu.htm](http://www.tc.gc.ca/programmes/environnement/srtd/menu.htm).

- Au cours du dernier exercice, le Centre de développement des transports du Ministère a poursuivi ses travaux de recherche et le développement (R et D) axés sur la promotion d'un réseau de transport durable accessible, rentable et écologique. Les projets R et D du Ministère en matière d'énergie ou d'environnement sont financés par le Programme en recherche et développement énergétique et du Conseil de gestion de la recherche et du développement de Transports Canada (CGRD). Au cours de l'année 2003-2004, les dépenses CGRD en R et D énergétiques et environnementales étaient de 233 520 dollars, soit 6 % du total des dépenses CGRD. Pour de plus amples renseignements sur les projets et résultats R et D de Transports Canada, consultez le site : [www.tc.gc.ca/cdt/menu.htm](http://www.tc.gc.ca/cdt/menu.htm).

- Transports Canada a publié en 2002 un guide intitulé *Options pour les navetteurs : Guide complet à l'intention des employeurs canadiens*. Ce guide offre aux employeurs canadiens des informations pratiques et exhaustives qui devraient les aider à mieux conseiller leurs employés sur leurs habitudes de transport. Le guide renferme une multitude de moyens qui expliquent comment il serait plus facile, plus de sain et meilleur marché de se rendre au travail. Depuis l'exercice 2003-2004, plus de 150 copies de cette trousse d'outils ont été distribuées à tous les niveaux de gouvernement canadiens et étrangers et au secteur privé. De plus, TC a organisé des ateliers sur les options des navetteurs dans toutes les Régions et dans les autres



niveau de 1990 d'ici 2010, et de 53 % d'ici 2020. Malgré ces revers, le Ministère continue d'avancer vers ses objectifs écologiques à long terme.

*Le Rapport 2003-2004 sur les plans et les priorités* de Transports Canada décrit les domaines prioritaires clés sur lesquels le Ministère doit intensifier ses efforts pour protéger l'environnement physique. La présente section du rapport ministériel présente les principaux progrès réalisés par Transports Canada en matière d'environnement et du développement durable afin : de tenir ses engagements de la *Stratégie de développement durable (SDD) 2001-2003*; d'élaborer la nouvelle SDD 2004-2006; de mettre en œuvre les initiatives du changement climatique; et d'effectuer un travail d'analyse pour étayer le transport durable.

Pour de plus amples renseignements sur le transport et l'environnement, voir le chapitre 5 du Rapport annuel, *Le transport au Canada en 2003* ou consultez le site : [www.tc.gc.ca/pol/ft/rapport/annee2003/5\\_f.htm](http://www.tc.gc.ca/pol/ft/rapport/annee2003/5_f.htm).

## Principaux progrès réalisés dans la protection de l'environnement physique

### 1. Respecter les engagements de la *Stratégie de développement durable 2001-2003*

Les stratégies de développement durable (SDD) de Transports Canada guident les initiatives de développement durable du Ministère depuis 1997, date à laquelle fut déposée devant le Parlement la première stratégie. L'exercice 2003-2004 a présenté un défi singulier et excitant, car le Ministère avait mis sa priorité dans le respect des engagements de la *Stratégie de développement durable de 2001-2003*, comme le précise le rapport sur les plans et priorités 2003-2004, et l'élaboration concomitante de la *Stratégie de développement durable de 2004-2006*.

Au cours de l'année 2003-2004, Transports Canada a réalisé d'énormes progrès dans le respect des engagements édictés dans la *Stratégie de développement durable 2001-2003*. C'après, des exemples de ces progrès.

- Le Programme de démonstration en transport urbain (PDTU) est une initiative de 40 millions \$ dont l'objectif est de démontrer et d'évaluer les effets des stratégies intégrées visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre causées par le transport urbain. En 2003, le PDTU a retenu huit propositions et annoncé leur mise en œuvre. Au cours de l'année 2003, le Réseau d'information du programme a commandité des sessions d'information et reconnu les réalisations axées sur la qualité de l'air, l'utilisation des sols, la croissance intelligente, le coût de la congestion et le changement climatique. Les données tirées des démonstrations et l'information sur le transport urbain durable ont été divulguées sur Internet, tout comme les études de cas élaborées et les commandes de récompenses visant à encourager la reproduction des stratégies fructueuses. Pour de plus amples renseignements sur les démonstrations et le réseau d'information du PDTU, consultez le site : [www.tc.gc.ca/programmes/environnement/pdtu/menu.htm](http://www.tc.gc.ca/programmes/environnement/pdtu/menu.htm).

particuliers. Au cours de l'année 2003-2004, Transports Canada a entrepris une étude sur l'équipement et les pratiques d'embarquement utilisées sur les petits aéroports régionaux dans les aéroports canadiens et effectué des essais sur les types d'aéronefs les plus communs. L'étude a montré que si tous les aéroports testés disposaient de l'équipement nécessaire à l'embarquement des passagers handicapés, près de la moitié d'entre eux ne disposaient d'aucune combinaison de dispositifs d'embarquement sur certains aéronefs.

#### 4.3.3 Protéger l'environnement physique

##### Résultats ultimes

- Un réseau de transport écologiquement durable pour les Canadiens.
- Réduction des émissions de gaz à effet de serre et de la pollution causées par le secteur du transport.
- Prévention et atténuation des dommages écologiques causés par les activités de transport.

##### Protection de l'environnement

Le transport est essentiel à la prospérité économique du Canada et à la qualité de vie des Canadiens. Pour maintenir et améliorer notre compétitivité, nous devons nous assurer que notre réseau de transport est efficace et capable de s'adapter aux défis qui s'érigent devant lui. Pour améliorer notre qualité de vie, nous devons également nous assurer que notre réseau est sécuritaire, sûr et écologiquement, tout en le rendant plus accessible. Les activités de transport contribuent à des degrés différents à plusieurs problèmes écologiques, dont le changement climatique causé par les émissions de gaz à effet de serre anthropiques, le smog, la réduction de la qualité de l'eau et la mauvaise utilisation des sols.

Pour préserver et renforcer le réseau de transport canadien et améliorer la qualité de vie des Canadiens, la politique sur le transport doit fournir un cadre de travail qui intègre les trois volets du transport durable : les volets social, économique et environnemental. Ce cadre de travail doit également fournir aux transporteurs et aux constructeurs d'infrastructures l'occasion de s'adapter, d'innover, de faire jouer la concurrence et de servir les expéditeurs et les voyageurs, d'une manière qui prenne en compte tous les aspects du transport durable. Le principal défi politique se trouve être le juste équilibre entre les trois volets.

Le transport durable est une responsabilité que se partage différents organismes du Gouvernement, le public et les secteurs privés. Transports Canada collabore avec plusieurs organismes gouvernementaux, d'autres niveaux de gouvernement, l'industrie et divers intervenants nationaux et étrangers et le public en général dans la mise en œuvre de ses initiatives. Mais il existe plusieurs facteurs sur lesquels Transports Canada n'a pas de prise directe et qui affectent la durabilité du réseau du transport et les niveaux d'émissions des gaz à effet de serre causées par le secteur du transport. Ainsi, le nombre de véhicules de tourisme et de véhicules utilitaires sur les routes qui ne cesse d'augmenter et le transport qui reste la principale source d'émissions de gaz à effet de serre. À défaut d'agir, les niveaux d'émissions de gaz à effet de serre causées par le secteur du transport devraient augmenter de 32 % par rapport à leur



- **Rendement humain** : La fatigue joue un grand rôle dans les erreurs opérationnelles. Transports Canada a élaboré un Programme de gestion de la fatigue (PGF) pour former les routiers, les réparateurs et les mandataires aux moyens d'éviter la fatigue et de se reposer efficacement, à la maison ou sur la route. Le PGF intègre une éducation sur la fatigue et le bien-être, des évaluations (le dépistage de troubles du sommeil, par exemple) et des lignes directrices et des politiques d'établissement de calendrier afin d'aider les conducteurs et les exploitants de parcs à gérer leurs niveaux de fatigue. Le PGF doit subir de nouveaux essais pratiques en vertu du contrat de recherche conjointe signé en 2003 par Transports Canada, les gouvernements provinciaux et le gouvernement américain.

- **Environnement, énergie et développement durable** : Le Programme des émissions marines examine les moyens de réduire les émissions des moteurs avec une augmentation minimale de la consommation de carburant. Les chercheurs ont élaboré un système d'injection d'eau continu qui permet d'importantes réductions d'émissions d'oxydes d'azote sans augmentation de consommation de carburant. Transports Canada a effectué avec succès des tests à bord du *M.V. Cabot*, propriété de la société Oceanex de Montréal, au cours de l'année 2003-2004. Les résultats serviront de base aux futurs travaux.

- **Gestion de la congestion** : L'introduction de systèmes de transport intelligent (STI) dans les systèmes de gestion de la circulation peut réduire la congestion en apportant une réponse rapide aux problèmes et en dirigeant les conducteurs sur des itinéraires de rechange. En 2003-2004, Transports Canada a achevé un projet qui examinait la faisabilité de l'utilisation de la nouvelle génération de services de données SCP numérique sans fil pour servir de liaison de communication aux systèmes de contrôle régionaux des panneaux de signalisation. Ce projet réduirait considérablement les coûts et les permettrait d'étendre le système des signalisations routières à commande centrale. Les recherches ont montré que les réseaux de données de Service de communication personnelle (SPC) pourraient servir à cette fin et qu'ils pourraient établir les communications de plusieurs autres sous-systèmes de STI.

- **Technologies de transport multimodal continues** : À la demande de la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent et de ses partenaires de l'industrie, Transports Canada a entrepris une étude dont l'objectif est de déterminer le tirant d'eau maximal de la Voie maritime du Saint-Laurent. L'analyse du comportement des navires et l'analyse de l'évaluation des risques des éléments non contrôlables dans la Voie ont permis de produire un modèle mathématique capable de calculer ce tirant d'eau. Au cours de l'année 2003-2004, TC a décidé d'intégrer le modèle de calcul mathématique dans un système de gestion de données et d'information sur le trafic dans les voies maritimes entièrement intégré. On attend de ce système qu'il maximise le rendement des principales voies de transport canadiennes.

- **Accessibilité** : Il est difficile aux passagers à mobilité réduite, notamment ceux qui sont en fauteuil roulant, de monter à bord d'un aéronef, sans compter les inconvénients des transferts. Les petits aéronefs, comme les jets régionaux, posent des problèmes

matière de toute décision administrative. Pour de plus amples renseignements, consultez le site : [www.tc.gc.ca/tccs/tatc/menu\\_f.htm](http://www.tc.gc.ca/tccs/tatc/menu_f.htm)

- Le 11 décembre 2003, le Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne (CCRAC) a célébré son 10<sup>e</sup> anniversaire. Le CCRAC est considéré comme un modèle de processus de consultation, aux niveaux national et international, et il est l'exemple même d'une collaboration efficace avec l'industrie. Il comprend plus de 700 représentants issus d'organismes de différentes importance et ayant tous à cœur la sécurité aérienne. En un an, le CCRAC a examiné plus de 300 amendements, et ses suggestions ont permis de proposer de judicieuses initiatives réglementaires qui devraient contribuer à l'amélioration de la sûreté aérienne. Pour de plus amples renseignements, consultez le site : [www.tc.gc.ca/aviationcivile/Servreg/Affaires/CCRAC/menu.htm](http://www.tc.gc.ca/aviationcivile/Servreg/Affaires/CCRAC/menu.htm).

- La réforme réglementaire est l'une des initiatives prioritaires de la Sécurité maritime. Au cours de l'année 2002-2004, la Sécurité maritime a poursuivi ses travaux de la phase I du Projet de réforme réglementaire, lequel nécessitait la refonte de plus de 100 règlements existants en 30 seulement. Transport Canada a tenu de nombreuses consultations lors des réunions régionales et nationales du Conseil consultatif maritime canadien de l'automne 2003 et des réunions du printemps 2004. Les consultations vont se poursuivre en 2004-2005. TC a également tenu des sessions d'information spécifiques avec les intervenants tout au long de l'année. Le Ministère a commencé à examiner certaines normes et documents requis par la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* et à élaborer des instructions détaillées pour certains règlements. Ces travaux se poursuivront également en 2004-2005, en même temps que l'ébauche des nouveaux règlements proposés.

#### 4. Innovation

##### *Science et technologie / Recherche et développement*

Transport Canada entretient le Centre de développement des transports (CDT), le centre d'excellence de la recherche et du développement (R et D) du transport multimodal du gouvernement canadien. Le CDT a pour objectif l'amélioration de l'efficacité, du rendement environnemental, de la sécurité et de la sûreté du réseau de transport canadien. Les résultats des projets de recherche du CDT peuvent être consultés sur Internet, à l'adresse : [www.tc.gc.ca/cdt/menu.htm](http://www.tc.gc.ca/cdt/menu.htm). Le CDT a publié environ 75 rapports techniques en 2003-2004. Transport Canada présente ci-après quelques projets réalisés dans le cadre du programme R et D du CDT :

- **Technologies innovatrices en sécurité et sûreté :** Transport Canada est un chef de file international dans la recherche sur les opérations hivernales, notamment les questions de sécurité critiques comme le givrage au sol des aéronefs, le givrage en vol, les opérations de voies de roulement, les résidus de précipitation des voies de roulement et le dégivrage. Chaque année, Transport Canada, en collaboration avec U.S. Federal Aviation Administration, teste l'efficacité de nouveaux fluides de dégivrage et d'antigivrage et élabore des lignes directrices à l'intention de l'industrie aéronautique.

### 3. Consultation et engagement du public et des intervenants

Il y a eu des aspects fondamentaux de la réforme réglementaire est la consultation des personnes et des organismes directement concernés par les règlements, en plus des gouvernements, des parlementaires, du public en général et des intervenants étrangers. Transports Canada reconnaît l'importance de mécanismes, de modèles et d'initiatives de consultation solides et efficaces qui engagent les différents participants dans des rôles appropriés dans le processus global. Dans ce domaine, Transports Canada a fait des pas de géant. Ainsi :

- Transports Canada a, dans le cadre de *Vision sécurité routière 2010*, le plan national de sécurité routière du Canada, fourni des matériaux (brochures, rapports d'étape, etc.) et fait des présentations à ses partenaires anciens et nouveaux (Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé, Association des transports du Canada, Institute of Transportation Engineers, Association canadienne des professionnels de la sécurité routière, Association canadienne des chefs de police, Gendarmerie royale du Canada, Police provinciale de l'Ontario et Santé Canada).

- Transports Canada a entrepris des consultations préliminaires sur la révision de la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses* vers la fin du mois de mars 2004. La révision devrait mener à des amendements en 2005 et de nouveaux règlements devraient être élaborés d'ici 2010. Pour de plus amples renseignements sur la révision *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses*, consultez le site : [www.ttc.gc.ca/tmd/consultation/revisiionloi/menu.htm](http://www.ttc.gc.ca/tmd/consultation/revisiionloi/menu.htm)

- Transports Canada a lancé une nouvelle initiative nationale, *Direction 2006*, avec des partenaires de différents niveaux de gouvernement, les chemins de fer, les syndicats des chemins de fer, la police et autres organismes de sécurité. Cette initiative de sensibilisation et d'éducation vise à réduire le nombre des collisions aux passages à niveau et des cas d'intrusion sur les emprises ferroviaires de 50 % d'ici 2006. Les résultats de TC sont pour l'heure prometteurs. Les collisions aux passages à niveau et les cas d'intrusion sur les emprises ferroviaires ont baissé de 70 et de 98 % respectivement par rapport aux objectifs fixés, malgré une importante augmentation du trafic routier et du développement urbain autour des lignes ferroviaires. Pour de plus amples renseignements, consultez le site : [www.ttc.gc.ca/tailway/Dtr2006\\_f.htm](http://www.ttc.gc.ca/tailway/Dtr2006_f.htm).

- Le Tribunal d'appel des transports du Canada (TATC) est opérationnel depuis juin 2003. Il offre un mécanisme de recours aux secteurs du rail contre lesquels les inspecteurs de la sécurité ferroviaire du ministère des Transports intentent une action administrative ou coercitive. Sur demande, le TATC offre des droits d'audience en révision et en appel en



facilitera la résolution des incompatibilités de départ et préparera le terrain à la proclamation de la Loi.

- Transport Canada a poursuivi l'élaboration des amendements à la Loi sur l'aéronautique en vue de répondre, entre autre, aux questions posées par la gestion de la fatigue, l'assurance responsabilité, les systèmes de gestion des compagnies aériennes, l'analyse et l'enregistrement des données sur la sécurité et les nouveaux outils de conformité et d'application tout au long de l'année 2003-2004 dans le but de déposer le projet de loi au cours de 2004-2005.

- Le Règlement sur les marchandises dangereuses a été modifié une première fois le 24 juillet 2003 pour y faire reconnaître le concept des biens de consommation dans le cadre du transport domestique par véhicule routier, véhicule ferroviaire ou par bateau effectuant un voyage domestique en vue de faciliter le transport domestique et la circulation de ces biens vers les États-Unis. Le Règlement a été modifié une seconde fois le 17 décembre 2003 tenir compte de l'édition 2003-2004 des Instructions techniques sur le transport sécuritaire par air des marchandises dangereuses de l'Organisation de l'aviation civile internationale (Instructions techniques de l'OACI) publiée par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

- L'harmonisation des normes de sécurité d'avec les normes nationales et internationales accroit non seulement notre capacité à améliorer notre sûreté et notre, mais répond également aux exigences d'efficacité d'une économie globale. Transports Canada participe activement aux travaux du Sous-comité des experts sur le transport des marchandises dangereuses des Nations Unies afin de faire progresser les intérêts et les pratiques des Canadiens, y compris les normes sur les contenus de marchandises dangereuses. Le Canada a dirigé les travaux sur les substances infectieuses et continue de militer en faveur des quantités limitées, un sujet intermodal complexe. Les exigences de Transports Canada en matière de substances infectieuses ont été adoptées dans la 13<sup>e</sup> édition des *Recommandations sur le transport des marchandises dangereuses*, publiée par les Nations Unies, et dans l'édition 2003-2004 des *Instructions techniques sur le transport sécuritaire par air des marchandises dangereuses* de l'Organisation de l'aviation civile internationale (Instructions techniques de l'OACI), publiée par l'Organisation de l'aviation civile internationale. Ces efforts ont considérablement aidé l'image du Canada sur la scène internationale.

- Le Système général harmonisé (SGH) prône la classification des produits chimiques en fonction de leur dangerosité. Cette information est communiquée par les étiquettes et les fiches signalétiques. Transports Canada milite en faveur du SGH depuis 1998, en plus de participer à l'initiative canadienne visant à mettre en œuvre le SGH au Canada.
- Le Groupe de travail interministériel sur la sécurité ferroviaire agit comme un forum régulier, à l'occasion duquel les représentants des gouvernements représentés par le Conseil des sous-ministres des Transports peuvent discuter de questions d'intérêt commun qui touchent au Règlement sur la sécurité ferroviaire. L'objectif du Groupe est d'analyser les régimes de règlements sur la sécurité ferroviaire

gestion de l'information et d'un modèle de données commerciales pour l'aviation civile; enfin, poursuite des échanges d'information avec les clients clés, comme l'Association des chemins de fer du Canada et les régies des transports provinciales.

#### ***Modernisation et harmonisation des cadres et des instruments de réglementation***

Transports Canada reconnaît que la protection de l'intérêt public par une plus grande sûreté et une plus grande sécurité exige la présence d'un système de réglementation solide aux côtés du réseau de transport. Le mandat du Ministère prévoit une réforme réglementaire, comme la modernisation et l'harmonisation des cadres de réglementation. Les exemples d'efforts déployés en ce sens ne manquent pas. Ainsi :

- Au cours de l'année 2002-2004, Transports Canada a poursuivi ses travaux de la phase I du projet de réforme du Règlement sur la sûreté maritime, lequel exige la refonte de plus de 100 règlements en 30 règlements seulement. Pendant cette première phase, Transports Canada avait préalablement été chargé de la révision et de la consolidation d'environ 50 règlements en 15, les 15 autres relevant de la responsabilité de Pêches et Océans. Mais, avec le transfert des responsabilités ministérielles le 12 décembre 2003, Transports Canada se retrouve avec la responsabilité de réviser tous les règlements retenus pour la phase I. Les travaux de la phase II du projet, qui consisteront en la modernisation des règlements restants actuellement conformes à la nouvelle loi, se feront une fois la phase I achevée.

- Transport Canada a entamé le processus de recherche et de consultations en vue d'amender la *Loi sur la sécurité des véhicules automobiles* et d'améliorer la compétitivité de l'industrie, la sécurité du public et l'efficacité du Gouvernement en 2003-2004. Les travaux se poursuivront en 2004-2005.

- Transports Canada a dirigé l'élaboration de trois règlements techniques globaux lors du Forum mondial sur l'harmonisation des règlements concernant les véhicules organisé par les Nations Unies — ce qu'aucun autre ministère étranger n'a fait — et activement participé à l'élaboration de deux autres règlements. Ces efforts avaient pour objectif de promouvoir, de négocier et d'élaborer des règlements techniques globaux conformes aux besoins du Canada, à l'aube de l'entrée en vigueur de l'Accord global sur les règlements techniques concernant les véhicules automobiles voté aux Nations Unies.

- Les transporteurs routiers opérant au-delà de leur province sont régis par la *Loi de 1987 sur la sécurité des véhicules automobiles*, laquelle autorise les provinces à réglementer les transporteurs routiers hors de leur province au nom du gouvernement fédéral. Grâce aux modifications apportées à la Loi (le projet de loi S-3 a reçu la sanction royale en juin 2001), Transports Canada pourra améliorer l'harmonisation et la compatibilité de la sécurité des transporteurs routiers à travers le Canada en créant un cadre national de réglementation de la sécurité des transporteurs rattaché sur l'unanimité norme 14 du Code national de sécurité. Selon la Loi, les gouvernements des provinces et des territoires devront appliquer un régime réglementaire de sécurité nationale aux transporteurs routiers fondé sur leur propre champ d'application. La publication préalable des règlements sur les cotes de sécurité dans la Partie I de la *Gazette du Canada* en mai 2003



- Transports Canada reste engagé dans la mise en oeuvre de systèmes de gestion de la sécurité (SGS) dans tous les modes.

*Transport aérien* : Les premiers règlements sur le SGS du transport aérien devraient entrer en vigueur en décembre 2004. De même, depuis 2001, Transports Canada a entrepris une importante mission d'éducation sur les concepts et les principes du SGS du transport aérien. À ce jour, environ 1 651 personnes (951 externes et 682 internes) ont reçu cette formation. Pour de plus amples renseignements sur les SGS transport aérien, consultez le site : [www.tc.gc.ca/aviationcnclivile/SGS/menu.htm](http://www.tc.gc.ca/aviationcnclivile/SGS/menu.htm).

*Transport maritime* : Transports Canada joue un rôle majeur dans la promotion et l'amélioration de la culture sécurité au sein du secteur du transport maritime. Le transport maritime a introduit les systèmes de gestion de la sécurité dès 1998. Il avait été mis en place à l'échelle mondiale pour les pétroliers, les vraquiers et les navires à passagers engagés dans le commerce international. À ce jour, vingt-deux compagnies et soixante-deux navires canadiens ont obtenu la certification requise émise par des organismes tiers autorisés (également connus comme « sociétés de classification ») pour le compte de Transports Canada. TC contrôle directement le rendement de ces tiers parties. Le Ministère a effectué 10 visites de contrôle en 2003 et examiné un échantillon de rapports de vérification. Certains points méritaient d'être améliorés et des modifications ont été apportées pour ramener la communication directement au niveau régional. Nous enquêtons actuellement sur les moyens d'essaimer davantage la culture sécurité. Pour de plus amples renseignements sur le SGS du transport maritime, consultez le site : [www.tc.gc.ca/securitemaritime/DON/Manuel-Qualite/menu.htm](http://www.tc.gc.ca/securitemaritime/DON/Manuel-Qualite/menu.htm)

*Transport ferroviaire* : Le Système de gestion de la sécurité ferroviaire est un cadre de travail formel qui intègre la sécurité des opérations ferroviaires quotidiennes. Au cours de l'année 2003-2004, le Programme de sécurité ferroviaire a permis l'élaboration du *Manuel des procédures et des politiques du programme de vérification du SGS* et établi un programme continu de sensibilisation et d'éducation pour l'industrie, d'évaluation de la documentation du système de gestion de la sécurité des entreprises (pré-audit), et d'évaluation de la mise en oeuvre et de l'efficacité des procédures et des processus documentés (audit). Le programme de conformité au système de gestion de la sécurité ferroviaire évolue en ce qui concerne son intégration aux programmes de conformité des disciplines fonctionnelles, l'équipement, les opérations et l'ingénierie. Pour de plus amples renseignements sur le SGS du transport ferroviaire, consultez le site : [www.tc.gc.ca/railway/SMS/Regulations\\_fre.htm](http://www.tc.gc.ca/railway/SMS/Regulations_fre.htm).

- La conservation de l'intégrité du programme dépend grandement de la gestion de l'information et de la capacité technologique. Transports Canada est décidé à améliorer le processus décisionnel et la capacité d'affectation de ressources. TC a pour cela créé un système d'entreposage des données qui fournira un archivage centralisé de toute l'information clé sur la sûreté à partir de différents systèmes clés de données opérationnels. Nos efforts vont dans ce sens : amélioration de la fonctionnalité du système de recherche dans le transport ferroviaire; maintenance du système d'information sur les occurrences du transport maritime; progrès dans l'élaboration de normes de

la sûreté. Voici, en partie, comment le Ministère a répondu à cet aspect de la gestion et à la livraison du programme du transport multimodal :

- Le Programme national de transport des marchandises dangereuses est fourni dans tout le Canada en collaboration avec les provinces et territoires, en vertu des conditions établies dans les protocoles d'entente signés par le ministre fédéral des Transports et les ministres des provinces et territoires. Au cours de l'année 2003-2004, un protocole d'entente a été signé avec le nouveau territoire du Nunavut. Transports Canada a également donné des sessions de formation à travers le pays sur le Règlement sur le transport des marchandises dangereuses aux inspecteurs fédéraux, provinciaux et territoriaux.
- Transports Canada a continué à faire avancer le programme de réglementation et de sécurité pour les petits navires marchands par le biais du Programme de contrôle et d'inspection des petits bâtiments. Ainsi, au cours de l'année 2003-2004, Transports Canada a mis en oeuvre un système d'enregistrement et de suivi des petits navires marchands et procédé à des inspections. Les informations fournies par ce système permettront d'assigner un niveau de risque à tous les navires.
- Le Ministère continue également de faire avancer le programme de réglementation et de sécurité pour les petits navires de pêche. Au cours de l'année 2003-2004 Transports Canada a poursuivi l'examen de tous les règlements relatifs aux petits navires de pêche dans le cadre du processus d'examen de la réforme réglementaire; TC a collaboré avec le Comité directeur de la sécurité des navires de pêche du Conseil consultatif maritime canadien et avec d'autres intervenants à la résolution des problèmes réglementaires des navires de pêche et aux questions de certification et de formation des exploitants; TC a révisé et distribué le manuel *Petits bateaux de pêche. Manuel de sécurité* à tous les détenteurs d'un permis de navire marchand; TC a distribué à tous les détenteurs d'un permis de navire marchand un livret conjointement préparé par Transports Canada et le ministère des Pêches et des Océans intitulé *Alerte, Détection et Réponse* sur la recherche et le sauvetage en mer.
- Dans le cadre de son programme de contrôle des navires par l'État du port, Transports Canada a inspecté 1 276 bâtiments en 2003, ce qui correspond à environ 30 % des bâtiments faisant escale dans les ports canadiens. Le programme protège la vie de Canadiens, les biens et le milieu marin contre un transport non conforme aux normes en inspectant les bâtiments étrangers pour garantir la conformité aux principales conventions internationales concernant le transport maritime. Un meilleur ciblage et des programmes d'inspection spéciaux pour les vraciers et les navires-citernes ont contribué à une amélioration de la sécurité des navires étrangers entrant dans les ports canadiens. Le pourcentage des navires ayant des lacunes a diminué, passant de 45 % en 2002 à 38 % en 2003, bien que 11 % de ces bâtiments aient été mis en garde à vue en 2003, comparativement à 9 %, en 2002.

Pour de plus amples renseignements sur le programme de contrôle des navires par l'État du port, consultez le site suivant : [www.tc.gc.ca/securitemaritime/TF/TP13595/2002/menu.htm](http://www.tc.gc.ca/securitemaritime/TF/TP13595/2002/menu.htm).

- Le Programme de surveillance et d'application de la sûreté maritime de Transports Canada comprend l'élaboration de normes, l'inspection et la conformité, la sensibilisation et le soutien. Le programme joue un rôle essentiel dans la réduction de la vulnérabilité des ports et navires canadiens à des attaques terroristes lors de voyages internationaux et dans l'amélioration de la sécurité des citoyens canadiens et de la santé de notre commerce et de notre économie. Au cours de l'année 2003-2004, Transports Canada a entrepris l'examen des évaluations et des plans de vulnérabilité pour les navires battant pavillon canadien et les installations portuaires canadiennes. Cet examen a permis de délivrer un certificat de sûreté à 202 navires battant pavillon et 412 installations marines.
- À la suite des discussions entreprises en février 2004 avec la Garde côtière américaine, le Canada et les États-Unis ont signé un Protocole d'entente qui les engage à collaborer en vue d'améliorer la sécurité maritime.

- Transports Canada a fait d'énormes progrès dans l'amélioration de la coordination et de la collaboration entre les différents ministères et organismes du gouvernement fédéral liés par des programmes de sécurité maritime. Le Groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime (GTISM), présidé par Transports Canada et composé de 16 ministères fédéraux, a été mis sur pied pour identifier et coordonner les actions du Gouvernement qui soutiennent l'amélioration de la sécurité maritime. Au cours de l'année 2003-2004, le GTISM a continué à identifier les aspects du réseau de transport maritime canadien qui auraient besoin d'être revus, en prêtant une attention particulière à l'évaluation des risques de sécurité et aux mesures d'atténuation des risques dans le système maritime, ainsi qu'au contrôle des exigences de sécurité liées aux protocoles de l'OMI. À titre de président du GTISM, Transports Canada, a continué à administrer et à allouer des fonds dans le cadre du Fonds de coordination de la sûreté maritime, un programme qui avait été établi dans le but d'allouer des fonds aux ministères et organismes du gouvernement fédéral pour des projets de sécurité maritime ponctuels ou d'une durée limitée. Quatre projets de ce type ont été approuvés au cours de l'année 2003-2004, y compris l'étape initiale du projet de Système de gestion des renseignements et d'échange de données maritimes (SGREDM). Sous l'égide du ministère de la Défense nationale, ce projet permettra à tous les ministères confrontés à des questions de sûreté maritime de partager efficacement les informations et de planifier des réponses coordonnées aux éventuelles menaces.

### ***Intégrité du programme***

Le Programme de sécurité et de sûreté contribue à la qualité de vie des Canadiens en ce qu'il améliore la protection des personnes et des biens. L'un des éléments essentiels de cette protection est la préservation et la mise en relief de l'intégrité du programme. Cette mise en relief connote une perspective plus globale que le financement du programme et l'affectation de ressources. Elle englobe les priorités du Gouvernement et les objectifs du programme, une approche systémique des stratégies de gestion de la sécurité et des risques, ainsi que les investissements stratégiques nécessaires à la réduction du risque et à l'améliorer de la sécurité et



Canada. En matière de sécurité maritime, les activités et le rendement de Transports Canada au cours de l'année 2003-2004 se résument ainsi :

- Les modifications apportées par l'Organisation maritime internationale (OMI) à la Convention pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS) ont engendré la création du Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (ISPS). Le code ISPS est un nouveau régime exhaustif de sûreté dont l'objectif est l'établissement d'un régime international de coopération entre les gouvernements, les organismes gouvernementaux, l'industrie du transport maritime et l'industrie portuaire afin de prévenir les incidents de sûreté susceptibles de survenir à bord de navires ou dans des installations portuaires engagés dans le commerce international. À titre de signataire de la Convention SOLAS, le Canada a pour obligation de garantir la mise en oeuvre du Code d'ici le 1<sup>er</sup> juillet 2004 : seuls les navires qui disposent d'un Certificat de sûreté maritime international, en vertu du Code, seront désormais autorisés à pénétrer les eaux canadiennes.

Au cours de l'année 2003, Transports Canada a tenu plusieurs réunions avec les intervenants du transport maritime sur le Code ISPS, afin d'élaborer de nouveaux règlements. TC a donc effectué de nombreuses consultations avec les représentants des gouvernements, du secteur maritime et des groupes de travail afin d'ébaucher des règlements dans les secteurs clés de l'industrie de la marine couverts par le Code ISPS. Depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2004, le Canada a rempli ses engagements, en se conformant aux exigences du Code ISPS de l'OMI, grâce au régime de régulation en place et à l'application des nouvelles exigences de sûreté maritime. Pour de plus amples renseignements sur le Code ISPS et son application au Canada, consultez le site : [www.tc.gc.ca/vigilance/spu/maritime/isps/menu.htm](http://www.tc.gc.ca/vigilance/spu/maritime/isps/menu.htm).

- Transports Canada collabore avec les intervenants à l'établissement d'un programme de sécurité appelé le Programme d'autorisation d'accès aux zones réglementées des installations marines (PAAZRM), lequel comprend une vérification obligatoire des antécédents des dockers travaillant dans des zones réglementées ou occupant un emploi de confiance. L'objectif du PAAZRM est de garantir la sécurité des personnes dans les ports et de prévenir tout acte illicite qui nuirait au transport maritime. Le programme repose sur l'expérience retirée du Programme d'autorisation d'accès aux zones réglementées des installations d'aéroports qui avait été lancé à la fin des années 1980.

Le PAAZRM devait à l'origine être mis en place au cours de l'été 2003 et avait été inclus dans l'ébauche du Règlement sur la sécurité du transport maritime (RSTM) préparée en novembre 2003 pour consultation publique. Les intervenants, notamment les représentants des groupes de travail et des autorités portuaires, avaient alors fait part de leurs préoccupations sur le processus de mise en oeuvre du programme, ses coûts connexes et son calendrier de mise en oeuvre. Transports Canada retirait le PAAZRM du RSTM proposé et publié préalablement dans la Partie I de la *Gazette du Canada* le 3 avril 2004, dans le but d'obtenir un plus large consensus auprès des intervenants sur les questions entourant cette initiative et d'assurer sa faisabilité. De nouvelles consultations avec les intervenants sont prévues en automne 2004 et Transports Canada a l'intention

- Transports Canada a également collaboré avec le Bureau du Conseil privé afin d'inclure le Mexique dans la Déclaration sur la frontière intelligente. TC a notamment élaboré des politiques de sécurité frontalière pour les transports routier et ferroviaire qui amélioreraient la sécurité sans nuire aux échanges commerciaux.

### ***Préparatifs d'urgence***

Transports Canada joue, à titre individuel ou collectif, à différents niveaux de gouvernement, un rôle clé dans la protection civile canadienne, au niveau national, régional ou local. Ainsi :

- Transports Canada a fourni surveillance et soutien technique aux représentants locaux à chaque catastrophe ou situation d'urgence (panne d'électricité en Ontario en août 2003, surveillance des ouragans Isabel, Kate et Juan, tempêtes solaires et géomagnétiques, feux de forêts en Colombie-Britannique, etc.). Transports Canada a continué à améliorer ses capacités de réponse aux incidents grâce à l'expérience acquise pendant ces événements.

- Transports Canada a joué un rôle clé dans l'élaboration du cadre du Programme national de fiabilité des infrastructures essentielles, géré par le ministère de la Sécurité publique et de la Protection civile. L'objectif de ce programme est de protéger le réseau des infrastructures matérielles et informatiques du Canada, lesquelles fournissent les services essentiels dans les domaines de l'énergie, des transports, des communications, de la sécurité, des finances, de la santé et des interventions d'urgence. L'an dernier, Transports Canada a tenu des consultations avec les provinces et les territoires, d'autres ministères fédéraux et d'autres gouvernements, comme celui des États-Unis, pour promouvoir et renforcer les efforts concertés qui visent à harmoniser la fiabilité des infrastructures essentielles du transport.

- En 2003-2004, Transports Canada a poursuivi le développement de l'Initiative d'intervention chimique, biologique, radiologique et nucléaire (CBRN) et concentré ses travaux sur la sécurisation de l'accès à des équipes d'intervention d'urgence industrielles qualifiées en cas d'attentat terroriste sur des marchandises dangereuses. Des cours de formation CBRN spécifiques ont été donnés aux intervenants industriels, en mars 2004, dans les cinq Régions du pays. Les sujets traités portaient sur la reconnaissance du crime et de la scène du crime, sur l'application de la loi pour les enquêteurs et la sensibilisation aux dangers radioactifs, chimiques et biologiques.

Pour de plus amples renseignements sur les préparatifs d'urgence de Transports Canada, consultez le site : [www.tc.gc.ca/vigilance/spu/preparatifs\\_durgence/menu.htm](http://www.tc.gc.ca/vigilance/spu/preparatifs_durgence/menu.htm).

### ***Sécurité maritime***

Le secteur maritime canadien est un important élément du système national des transports. Il est la passerelle incontournable de nos échanges commerciaux et notre lien avec le monde extérieur. Transports Canada assume l'intégrité et la sécurité de notre réseau de transport maritime national et joue un rôle clé dans l'élaboration et la coordination des politiques et des règlements sur la sécurité maritime du Gouvernement. Transports Canada joue également un rôle dans la supervision, la surveillance et le renforcement des éléments du régime de la sécurité maritime du



d'améliorer la qualité, l'efficacité et l'efficience de la sécurité aéroportuaire en modernisant les méthodes de gestion des contrôles de sécurité. Le système a été conçu pour accélérer les délais de traitement du contrôle de sécurité des titulaires de laissez-passer admis dans les zones réglementées des aéroports canadiens.

- Transports Canada a amélioré le Règlement canadien sur la sécurité aérienne en introduisant de nouvelles exigences sur le contrôle des non-passagers (employés des lignes aériennes, y compris les équipages, employés des aéroports, aviateurs, traiteurs, etc.) et de leurs effets personnels et véhicules, le cas échéant, à leur entrée dans une zone réglementée d'un aéroport ou, sous certaines conditions, à l'intérieur de ces zones.

- Transports Canada a, dans le cadre du projet d'amélioration de la sécurité de la cabine et dans un effort d'harmonisation internationale, édité les sections pertinentes du Règlement de l'aviation canadien sur le renforcement des portes du poste de pilotage. L'objectif de ce règlement, comme des nouvelles procédures mises en place par les exploitants aériens, visait la réduction des risques d'intrusion de personnes indésirables dans le poste de pilotage. Grâce aux contributions financières du Programme de contribution à l'amélioration de la sécurité cabine (PCASC), des portes renforcées ont été installées sur tous les aéronefs opérationnels admissibles. Le programme a pris officiellement fin le 31 mars 2004, après avoir servi 28 exploitants et 486 aéronefs admissibles. Pour de plus amples renseignements sur le PCASC, consultez le site : [www.tc.gc.ca/aviationcivile/International/pcasc.htm](http://www.tc.gc.ca/aviationcivile/International/pcasc.htm)

Par ailleurs, Transports Canada a mis en place le Groupe consultatif public/privé sur la sécurité aérienne afin de faciliter le dialogue au niveau stratégique entre les responsables de l'aviation au Gouvernement et l'industrie. Le Groupe se réunira annuellement et il sera formé de représentants clés du Gouvernement et de l'industrie.

Transports Canada a poursuivi son financement du Programme universel de vérification de la sûreté (PUVS) de l'Organisation de l'aviation civile internationale. Ce programme, qui vise à promouvoir la sûreté aérienne dans le monde entier, consiste à évaluer le système de sûreté des 188 états membres et à proposer des solutions aux carences éventuelles. Transports Canada a fourni des inspecteurs au bureau du PUVS pour l'aider dans ses vérifications et assumé la coprésidence du programme.

### *Sécurité du transport terrestre*

Les activités de Transports Canada et son rendement dans le soutien à la sécurité du transport de terrestre se résument ainsi :

- Au début de l'année 2004, Transports Canada a entrepris une étude sur le régime de sécurité du transport ferroviaire au Canada, lequel est régi par un Protocole d'entente entre Transports Canada et l'Association des chemins de fer du Canada. L'urgence de cette étude, qui est toujours en cours, s'est trouvée justifiée par l'attaque terroriste d'un train de banlieue à Madrid le 11 mars 2004. Transports Canada explore également les moyens de contribuer à la sécurité des systèmes de transport en commun urbains, notamment ceux qui sont contigus aux trains de banlieue.

- Transports Canada a parachevé la mise en place de la première phase du Système informatisé de dactyloscopie de Transports Canada, laquelle permettra d'établir et de créer le réseau. La seconde phase, qui permettra d'améliorer les capacités du système et leur mise en valeur, devrait être achevée en 2006-2007. L'objectif de ce système est
- Transports Canada a élaboré, avec l'ACSTA, des outils qui permettent de mesurer et d'évaluer le rendement de dispositifs de détection d'explosifs d'avant-garde.

D'importants progrès ont été faits pour renforcer la sécurité du système aéronautique national et la confiance des Canadiens dans la sécurité du transport aérien. Ainsi :

## *Sûreté aérienne*

De même, Transports Canada a collaboré, avec le US Department of Homeland Security, à la mise en place du Groupe de coopération sur la sécurité des transports, dont la mission sera de coordonner l'élaboration de politiques de sécurité pour tous les modes de transport. Les discussions ont porté notamment sur la sécurité du transport multimodal et le dédouanement des marchandises dangereuses qui transitent entre le Canada et les États-Unis. La prochaine réunion semestrielle est prévue en automne 2004.

À l'automne 2003, le Bureau du Conseil privé - pour mettre en place une approche coordonnée dans la résolution des problèmes de sécurité (tels ceux posés par les cartes du Programme d'expéditions rapides et sécuritaires ou par la Déclaration sur la frontière intelligente).

Au cours de l'année 2003-2004, Transports Canada s'est joint aux divers intervenants du secteur privé, à l'industrie du transport et à d'autres ministères et organismes du gouvernement - dont l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA), le ministère de la Sécurité publique et de la Protection civile, l'Agence des services frontaliers du Canada et le Bureau du Conseil privé - pour mettre en place une approche coordonnée dans la résolution des problèmes de sécurité (tels ceux posés par les cartes du Programme d'expéditions rapides et sécuritaires ou par la Déclaration sur la frontière intelligente).

## **2. Sûreté**

On effectue annuellement plus de 3 000 000 d'expéditions comportant des marchandises dangereuses au Canada. En 2003, la totalité des expéditions, sauf 358, sont arrivées à destination sans incident. Seuls deux des 358 incidents ont été causés par les marchandises dangereuses. Le nombre d'accidents mettant en cause le transport de ce type de marchandises est passé de 439 en 2002 à 358, en 2003. Cette diminution est largement attribuable aux modifications apportées aux règlements touchant la déclaration des accidents. En 2003, cinq décès et 39 blessures ont découlé d'accidents impliquant des marchandises dangereuses. La plupart des décès et des blessures sont causés par les accidents ou les collisions, et non pas par le contact avec les marchandises dangereuses. Ces marchandises n'ont causé aucun décès et ont entraîné sept blessures seulement.

*Arrivée sûre d'expéditions de marchandises dangereuses*

D'ici 2010, l'objectif relatif au transport de marchandises dangereuses consiste à faire en sorte que toutes les expéditions de marchandises dangereuses atteignent leur destination sans incidents, particulièrement des incidents susceptibles d'être causés par les marchandises dangereuses.

## Confiance du public à l'égard du transport aérien

La confiance élevée du public à l'égard du transport aérien constitue également un indicateur des progrès réalisés vers l'objectif stratégique lié à la sécurité et à la sûreté de Transports Canada.

Au moment de l'achèvement de *Vol 2005*, en 1999, la confiance du public à l'égard du réseau de transport aérien atteignait un niveau optimal de 77 %, selon le rapport d'étude d'opinion publique Starck-Roper de 1998. On a donc fixé, pour 2005, l'objectif d'un taux de confiance du public de 90 %, selon une étude d'opinion publique.

Cependant, après les événements du 11 septembre 2001, les notions de sécurité et de sûreté sont devenues inextricablement interreliées dans l'esprit du public canadien : il n'était désormais plus raisonnable de s'attendre à ce que les participants aux sondages soient en mesure d'évaluer leur confiance à l'égard de la sécurité du transport aérien sans tenir compte des considérations liées à la sûreté.

On a donc intégré pour la première fois le concept de la sécurité en vol aux sondages d'opinion publique. Trois indicateurs ont été ajoutés dans les études ultérieures au 11 septembre touchant la confiance du public à l'égard du transport aérien :

1. Confiance à l'égard de la *sécurité et de la sûreté globales* du transport aérien;

2. Confiance à l'égard de la *sécurité en vol*, définie selon la perception de l'exploitation de l'industrie du transport aérien, du point de vue de la qualité du personnel, de l'entretien des aéronefs, de la fiabilité des systèmes de contrôle aérien et du soutien terrestre;

3. Confiance à l'égard de la *sûreté du transport aérien*, définie selon les procédures mises en place au sein des aéroports et à bord des aéronefs, afin d'empêcher les gens de commettre des actes illicites dans le contexte du transport aérien.

Dans le cadre de l'enquête d'août 2002, 98 % des Canadiens ont exprimé une confiance modérée ou élevée à l'égard de la sécurité en vol au Canada, et 60 % ont déclaré une confiance *élevée*. On a répété la même question en mars 2004, et obtenu un taux global de confiance, c'est-à-dire, 98 %, et un taux de confiance *élevée* de 67 %, ce qui représente une augmentation de 7 % à cet égard.

L'objectif initial de 90 % au titre de la confiance du public, établi avant que l'on n'établisse une distinction entre la sécurité en vol et la sûreté du transport aérien, et lorsque la confiance souhaitée (modérée, élevée ou les deux) n'était pas qualifiée, peut néanmoins demeurer utile à titre d'objectif stratégique. D'une part, l'objectif relatif à la confiance du public avait déjà été dépassé, sur le plan de la sécurité en vol. D'autre part, on s'efforce toujours d'accroître le taux de confiance *élevée* du public à l'égard de la sécurité en vol, qui atteint actuellement 67 %.



qui concerne le transport maritime. Les plus récentes statistiques disponibles relativement aux collisions faisant des victimes de la route (2002) révèlent une augmentation de 3,4 % comparativement à 2001. Le nombre d'accidents à signaler liés au transport de marchandises dangereuses est passé de 439 en 2002 à 358, en 2003. Cette diminution est largement attribuable aux modifications apportées aux règlements sur la déclaration des accidents.

Bien que le nombre d'accidents ait augmenté pour l'ensemble des modes de transport en 2003 (les données les plus récentes relatives au transport routier datent de 2002), le nombre d'accidents mortels liés au transport maritime et au transport ferroviaire est demeuré inférieur aux chiffres de 2002. De plus, le nombre d'accidents mortels liés au transport est demeuré inférieur à la moyenne des cinq années précédentes dans les secteurs du transport aérien, du transport ferroviaire, du transport maritime et du transport de marchandises dangereuses, et légèrement inférieur à la moyenne en ce qui a trait au transport routier (données de 2002). Les données touchant la sécurité des divers modes de transport de 2003 n'ont eu aucune incidence sur les tendances à long terme relatives aux accidents signalés au cours des années antérieures.

Pour connaître les statistiques relatives aux incidents, consultez le site suivant:

[www.tc.gc.ca/pol/fr/rapport/ante2003/4\\_f.htm](http://www.tc.gc.ca/pol/fr/rapport/ante2003/4_f.htm).

#### **Réduction du nombre d'accidents et d'accidents mortels liés au transport aérien**

Dans *Vol 2005 – Cadre de sécurité de l'aviation civile pour le Canada*, on visait une réduction de 25 % de la moyenne quinquennale des accidents et des accidents mortels dans l'ensemble des secteurs avant 2005. (Les objectifs varient selon le secteur de transport aérien.)

Transports Canada continue de progresser vers la réduction de 25 % selon les deux indicateurs (accidents et accidents mortels). Au cours de 2002, Transports Canada a atteint l'objectif fixé pour 2005 en ce qui a trait aux deux indicateurs. Toutefois, compte tenu de l'augmentation du nombre d'accidents en 2003, tel que souligné ci-dessus, Transports Canada affiche actuellement un écart de 13 % par rapport à l'objectif fixé en ce qui concerne les accidents et de 7,5 %, en ce qui concerne le nombre d'accidents mortels. Une fluctuation d'une année à l'autre est à prévoir. On utilisera ainsi les moyennes à long terme obtenues au cours de la mise en oeuvre de *Vol 2005* pour évaluer l'efficacité de l'initiative en bout de ligne. Nous ne disposons pas de données préliminaires relatives à l'année 2004 à l'heure actuelle.

#### **Réduction du nombre d'accidents mortels de la route et de blessures graves**

L'objectif contenu dans *Vision sécurité routière 2010*, soit une diminution de 30 % du nombre d'usagers de la route tués ou gravement blessés comparativement à la période de référence de 1996 à 2001, est assorti d'un échéancier de neuf ans, c'est-à-dire, de 2002 à 2010. À l'heure actuelle, seules données relatives aux collisions de la route de 2002 sont disponibles. Ces données révèlent que le nombre d'accidents mortels avait diminué de 1,2 % et que le nombre de blessures graves avait diminué de 2,8 % par rapport aux données de référence de la période de 1996-2001.

#### **Réduction du nombre d'intrusions et de collisions aux passages à niveau**

Le programme Direction 2006 vise à réduire le nombre total d'intrusions et de collisions survenant aux passages à niveau de 50 % avant 2006. À ce jour, le nombre de collisions aux

#### 4.3.2 Établir des normes rigoureuses pour assurer un réseau de transport sécuritaire et sûr

- Résultats finals**
  - Protection de la vie humaine, de la santé et des biens matériels.
  - Confiance élevée à l'égard de la sécurité et de la sûreté de notre réseau de transports.

Le Canada jouit déjà de l'un des réseaux les plus sécuritaires et sûrs du monde. Néanmoins, Transports Canada s'emploie diligemment à améliorer encore davantage le réseau. Un réseau de transport sûr et sans danger facilite les déplacements dans l'ensemble du pays et contribue ainsi au développement social et à la prospérité économique du Canada.

La sécurité et la sûreté du réseau de transport sont des responsabilités partagées. Transports Canada collabore avec d'autres ministères fédéraux dont les programmes et les services sont peut-être touchés par les activités de transport. En décembre 2003, la responsabilité des politiques liées aux embarcations de plaisance, à la protection des eaux navigables, aux systèmes de navigation maritime et à la prévention de la pollution a été transférée du ministère des Pêches et des Océans – Garde côtière canadienne à Transports Canada. Compte tenu du transfert de cette responsabilité, l'ensemble de l'élaboration de politiques en matière de sécurité maritime incombe désormais à Transports Canada, ce qui permet à la Garde côtière canadienne de se concentrer sur les opérations.

Transports Canada travaille également de concert avec les administrations provinciales, territoriales et municipales, particulièrement en ce qui a trait à l'entretien du réseau routier et à l'application de la loi en matière de sécurité routière, de même que sur le plan de l'exécution conjointe du Programme de transport de matières dangereuses. De plus, le Ministère collabore étroitement avec les entreprises, les organismes et les associations du secteur des transports, qui ont un intérêt légitime à l'égard de l'infrastructure de transports, du régime de réglementation, de la sécurité et de la sûreté. En outre, Transports Canada collabore avec ses partenaires internationaux – notamment l'Organisation de l'aviation civile internationale et l'Organisation maritime internationale – afin d'harmoniser les normes de sécurité et de sûreté et de mettre en commun les pratiques optimales liées aux systèmes de sécurité et de sûreté.

#### 1. Sécurité

##### *Statistiques sur la sécurité des transports multimodaux*

En tant que statistiques sur les événements, les accidents et les accidents mortels fournissent des indicateurs relatifs aux progrès réalisés vers le résultat stratégique en matière de sécurité et de sûreté de Transports Canada.

Comparativement à 2002, en 2003, le nombre d'accidents a augmenté dans les secteurs du transport aérien (8 %), du transport maritime (12,6 %) et du transport ferroviaire (4,5 %). Cependant, le nombre d'accidents est demeuré inférieur à la moyenne quinquennale, sauf en ce



perçus contribuent à compenser les coûts liés à l'exploitation courante des ports, à leur entretien et à leurs besoins en matière d'immobilisations à long terme.

### 3. Innovation et compétences

Afin de maintenir son réseau de transports de niveau mondial, et de veiller à ce qu'il soit viable et qu'il contribue au développement social et économique, le Canada doit élaborer des approches novatrices, mettre en oeuvre des programmes de recherche et de développement, utiliser de nouvelles connaissances et garantir l'existence d'une main-d'oeuvre hautement compétente et souple qui appuie le secteur.

En juin 2003, Transports Canada a mis au point une stratégie de l'innovation et des compétences en vue d'orienter et d'éclairer ses initiatives préliminaires visant à accroître la sensibilisation et l'intérêt du public à l'égard des études liées aux transports et à favoriser la recherche et le développement, de même que le renforcement des capacités dans des secteurs de transports représentant un intérêt particulier pour le gouvernement fédéral. Transports Canada met en oeuvre la stratégie de l'innovation et des compétences par l'intermédiaire de diverses activités et initiatives internes et du secteur privé. Les résultats de ces activités seront examinés dans de prochains rapports.

#### *Stratégie d'innovation du Canada*

De plus, le Ministère contribue à la Stratégie d'innovation du Canada en appuyant des initiatives de concert avec ses partenaires du secteur privé (industrie, milieux universitaires et provinces) et en assumant un rôle de promoteur plus important au sein du secteur. Par exemple, en décembre 2003, Transports Canada a tenu, de concert avec Développement des ressources humaines Canada, un Symposium sur les compétences de transport qui a réuni environ 190 représentants de l'industrie, de conseils sectoriels, d'associations d'entreprises, de gouvernements et des milieux universitaires. Le Symposium sur les compétences de transport avait pour but de permettre de partager des pratiques optimales et d'accroître la portée des conseils sectoriels. Un recueil de pratiques optimales tirées de la contribution des participants au symposium sera publié sous peu.

#### *Projets de recherche*

Transports Canada s'est engagé à comprendre les conséquences de l'innovation dans le secteur des transports et à déterminer l'orientation la plus efficace des initiatives du gouvernement. En 2003-2004, Transports Canada a donc mis en oeuvre 11 projets de recherche liés au rôle de l'innovation et des compétences dans le secteur canadien des transports. On communiquera les résultats des projets aux intervenants externes au cours de la prochaine année, afin de contribuer à l'élaboration d'une connaissance plus vaste des enjeux qui sous-tendent la question des transports.

En ce qui concerne les ports publics qui continuent d'être exploitées directement par Transports Canada, le Ministère établit un système national de tarification des ports publics. Les fonds ainsi de financement.

Canada délivre aux APC un certificat de conformité, qui fait partie intégrante de leur processus canadiens, y compris l'intérêt connexe, le cas échéant. Une fois les frais payés, Transports Canada doit percevoir les frais de revenus bruts des administrations portuaires

### ***Tarifs des ports publics et frais de revenus bruts des APC***

Transports Canada doit consulter les Premières nations lorsqu'un droit ou un titre autochtone s'applique à des biens gérés par les APC. plus, Transports Canada doit consulter les Premières nations lorsqu'un droit ou un titre soient prises à l'égard des questions liées à la congestion des villes et aux liens intermodaux. De des préoccupations environnementales et de l'urbanisme, afin de veiller à ce que des mesures développement stratégiques des ports est conforme à la Loi maritime du Canada et tient compte administrations portuaires canadiennes. À ce titre, il doit notamment s'assurer que le Transports Canada est responsable de l'approbation des transactions immobilières au sein des

### ***Questions liées aux biens des APC***

En février 2004, on a mené une vérification afin de déterminer si un mécanisme efficace de coordination et de surveillance de la conformité avait ou non été mis en place par Transports Canada. Les vérificateurs ont conclu que le mandat du Ministère à l'égard des APC était clairement défini, et que l'on avait établi un cadre satisfaisant pour exercer les responsabilités en matière de coordination liées à la conformité des APC, conformément à la *Loi maritime du Canada* et son Règlement, ainsi qu'aux lettres patentes des compétences.

Transports Canada a donc élaboré le cadre de surveillance de la conformité des APC et des procédures connexes, afin de s'assurer de l'unité nationale sur le plan de la surveillance législative, des méthodes de rapports et de la collecte de preuves documentaires. Afin de faciliter les activités de surveillance, on a mis en œuvre, en décembre 2003, une base de données nationale de surveillance des ports qui permet à Transports Canada de consigner et de déclarer des renseignements importants ayant trait à l'administration des APC, et ainsi s'assurer de l'unité du processus de surveillance.

Transports Canada doit veiller à ce que les administrations portuaires canadiennes (APC) mènent leurs activités conformément aux dispositions de la *Loi maritime du Canada*, des règlements de gestion connexes et de leurs lettres patentes.

### ***Surveillance de la conformité des administrations portuaires canadiennes***

À la fin du programme, on mettra en œuvre une évaluation, afin de déterminer l'efficacité de l'exploitation des ports cédés.

responsabilisation et le contrôle de la gestion du programme étaient maintenus et consignés d'une manière satisfaisante. En outre, on a formulé cinq recommandations axées sur de légères améliorations touchant certains secteurs. On peut consulter les recommandations contenues dans le rapport sur le site suivant : [www.tc.gc.ca/services-generaux-verifications/menu.htm](http://www.tc.gc.ca/services-generaux-verifications/menu.htm).

élément essentiel de l'économie nord-américaine – soit entretenue à titre de composante sûre, viable, efficace et fiable du réseau de transports du Canada. Transports Canada collabore actuellement avec le ministère des Transports et l'Army Corps of Engineers des États-Unis, ainsi que l'administration de la Voie maritime canadienne dans le cadre d'une vaste étude visant à évaluer les exigences courantes en matière d'entretien et d'immobilisations liées au maintien et à l'optimisation de la Voie maritime et de l'infrastructure maritime dont elle dépend. La portée de l'étude est restreinte à l'évaluation de l'infrastructure existante selon la configuration actuelle du réseau. L'évaluation de modifications importantes touchant l'infrastructure, notamment l'expansion des écluses de la Voie maritime ou l'accroissement des chenaux, ne fait pas partie de l'étude. Celle-ci a été entreprise en mai 2003, en vertu d'un protocole de collaboration conclu entre le ministre des Transports et le secrétaire aux transports des États-Unis. On prévoit que l'étude sera achevée d'ici l'automne de 2006.

### ***Programme de cession des ports***

En vertu du Programme de cession des ports, prolongé jusqu'au 31 mars 2006 en 2003, Transports Canada cède la propriété et l'exploitation de ports régionaux et locaux du pays aux intervenants et aux utilisateurs des ports. Le Programme est fondé sur le principe selon lequel les collectivités locales sont en mesure d'exploiter et d'entretenir les ports d'une manière plus économique que le gouvernement du Canada, et qu'elles sont les mieux placées pour prendre des décisions qui servent les intérêts locaux. Au moment de la cession, les droits portuaires fédéraux sont éliminés, et les nouveaux propriétaires des ports sont en mesure d'établir des droits plus appropriés aux conditions locales. Afin de veiller à ce que les collectivités isolées continuent d'avoir accès aux ports pour les besoins du transport de voyageurs et de marchandises, Transports Canada demeure le propriétaire et l'exploitant des ports de régions éloignées, sauf lorsqu'un intérêt local est exprimé à l'égard de l'acquisition des emplacements.

En date du 31 mars 2004, Transports Canada avait cédé 452 des 549 ports initiaux (82 %), ce qui a allégé le coût financier de l'exploitation et de l'entretien des ports et, en bout de ligne, a entraîné, pour les contribuables canadiens, une économie d'environ 146 millions \$, qui autrement auraient été affectés aux ports. Malgré des progrès importants dans le cadre de la cession des ports régionaux et locaux, le taux de cession est inférieur à l'objectif prévu. Les préoccupations touchant les Premières nations, les obstacles liés aux compétences et les questions environnementales font partie des facteurs ayant une incidence sur l'évolution de la situation. Transports Canada a pris des mesures à cet égard par le biais de consultations, de négociations et de l'atteinte d'un consensus, qui appuient l'objectif lié à l'assurance de la participation locale au processus.

Une évaluation du Programme de cession des ports, achevée en septembre 2003, a révélé que le programme concordait avec les politiques et les priorités gouvernementales et ministérielles et qu'il constituait une nécessité continue. Pour obtenir des renseignements détaillés, consultez le site suivant : [www.tc.gc.ca/pol/fr/Evaluationdesprogrammes/menu.htm](http://www.tc.gc.ca/pol/fr/Evaluationdesprogrammes/menu.htm). Au cours de 2003-2004, le Ministère a versé 1,8 million \$ provenant du Fonds de cession des ports afin de faciliter la cession des ports. Une vérification du programme du Fonds de cession des ports, portant sur la période du 1<sup>er</sup> avril 2000 au 31 mars 2003, a révélé que le cadre de



capacité était restreinte par certains facteurs, notamment leur dépendance à l'égard des transporteurs aériens et des frais d'immobilisations importants.

## Transport maritime

### *Traversiers*

Le programme en matière de traversiers du gouvernement du Canada appuie les collectivités éloignées, assure des liens essentiels avec d'autres modes de transport et permet de respecter des engagements constitutionnels liés à la prestation de services de traversiers entre les provinces.

Transports Canada gère deux programmes continues de subventions relativement aux services de traversiers du Canada atlantique et de la Région du Pacifique. Une subvention versée au gouvernement de la Colombie-Britannique permet d'assurer une liaison continue avec le réseau national de transport terrestre du continent à partir de diverses régions et régions isolées de la province. Des contributions affectées aux services de traversiers et de transport côtier de passagers et de marchandises au Canada atlantique garantissent des services de traversiers sûrs et fiables entre l'île Wood (Île-du-Prince-Édouard) et Caribou (Nouvelle-Écosse), de même qu'entre Souris (Î.-P.-É.) et Cap-aux-Meules (Québec). Transports Canada possède les installations connexes et les navires essentiels à la prestation de ces services. Au cours de 2003-2004, le Ministère a achevé l'étape initiale d'un grand projet d'immobilisations à Cap-aux-Meules, axés sur la construction d'un nouveau terminal et d'une station d'attente pour les piétons, en vue d'intervenir à l'égard de préoccupations liées à la sécurité et à la sûreté, ce qui a représenté un coût d'environ 1,0 million \$.

L'objectif global du programme relatif aux traversiers de Transports Canada consiste à établir un cadre commercial en vue de la prestation de services de transport maritime, en faisant davantage appel au secteur privé pour les besoins de l'exploitation des services de traversiers. Dans cette optique, Transports Canada a mis en œuvre un examen de ses traversiers et des terminaux destinés à ceux-ci dans la région du Canada atlantique. Les résultats de l'examen, qui seront réunis d'ici l'hiver 2004-2005, permettront au Ministère de formuler un plan stratégique en vue de la gestion de ces biens et de consulter les intervenants.

De plus, le programme de traversiers comporte la responsabilité du versement de paiements à Marine Atlantique Inc., société d'État fédérale qui assure un service constitutionnel entre Sydney Nord (N.-É.) et Port aux Basques (région de Terre-Neuve et du Labrador). En 2003, le Ministère a collaboré étroitement avec Marine Atlantique Inc., afin d'obtenir un montant supplémentaire de 16,5 millions \$ en vue de compenser un déficit d'exploitation découlant de la hausse du prix du carburant, du ralentissement du trafic et de l'accroissement des exigences liées aux immobilisations et à la réglementation. En outre, Transports Canada a mis en œuvre, de concert avec Marine Atlantique Inc., l'élaboration d'une stratégie en vue de prendre des mesures à l'égard des obligations financières, opérationnelles et liées aux immobilisations à long terme de la société. On prévoit que ce processus sera terminé à la fin de 2004-2005.

### *Voie maritime du Saint-Laurent*

En tant que propriétaire des immobilisations de la voie maritime canadienne, le gouvernement du Canada s'engage à veiller à ce que l'infrastructure de la Voie maritime – qui constitue un

d'une gestion adéquate et que les Canadiens obtenaient la meilleure valeur possible par l'intermédiaire de ce programme. On peut consulter les résultats de la vérification en direct sur le site [www.tc.gc.ca/services-generaux/verifications/2003/1577-03-001/menu.htm](http://www.tc.gc.ca/services-generaux/verifications/2003/1577-03-001/menu.htm)

### ***Étude sur les aéroports régionaux et les petits aéroports***

Transports Canada a terminé son étude de la viabilité financière des aéroports régionaux et des petits aéroports. L'étude visait à déterminer les facteurs systémiques et fondamentaux ayant une incidence sur la viabilité financière.

Plus de 93 aéroports ont fait l'objet d'une enquête dans l'ensemble du pays. Les responsables d'environ 70 % de ceux-ci ont répondu au questionnaire. Conformément à son engagement à communiquer les résultats aux parties intéressées avant l'achèvement de son rapport, Transports Canada a présenté un projet de rapport aux gouvernements provinciaux et territoriaux, de même qu'aux principaux intervenants, à des fins de commentaires.

On prévoit que le rapport final sera diffusé globalement au cours de 2004.

***Programme de cession d'aéroports qui n'appartiennent pas au Réseau national des aéroports***

Transports Canada s'est engagé à céder 136 aéroports régionaux et locaux et petits aéroports qui ne font pas partie du Réseau national des aéroports (RNA). Grâce à la cession de ces aéroports régionaux et de ces petits aéroports à des intérêts locaux, les aéroports seront exploités d'une manière plus concurrentielle et commerciale et mieux adaptés aux besoins des utilisateurs et des collectivités et contribueront à la saine gestion du réseau d'aéroports secondaires. En vertu de la Politique nationale des aéroports, Transports Canada demeure responsable de tous les aspects de la sûreté du transport aérien au Canada. Bien que le Ministère cède les opérations aéroportuaires, il conserve son rôle à titre d'organisme chargé de la réglementation sur la sûreté. En 2003-2004, on a mis en oeuvre une évaluation du programme de cession des aéroports qui n'appartiennent pas au RNA (qui sera terminé au cours de 2004). Voici les résultats préliminaires de l'évaluation :

- Le programme de cession d'aéroports qui n'appartiennent pas au RNA a permis de céder la plupart des aéroports extérieurs au RNA, tel que prévu et selon un échéancier raisonnable, compte tenu du nombre de cessions, ainsi que de la diversité et de la complexité des questions à régler par le biais d'un processus de négociation (en date du 31 mars 2004, 125 des 136 aéroports extérieurs au RNA initiaux avaient été cédés).
- La cession a permis d'accroître certains aspects de la capacité des aéroports de fonctionner d'une manière plus commerciale et rentable, en particulier la capacité des administrations aéroportuaires de prendre des décisions plus rapides et de produire des revenus plus hétérogènes.
- Dans la plupart des cas, la cession a accru la sensibilité des administrations aéroportuaires aux besoins locaux, de même que leurs relations avec les groupes des collectivités. Les exploitants des aéroports ont affirmé qu'ils étaient plus en mesure d'adapter les activités, les tarifs et le niveau de service aux besoins locaux, mais que leur



## Transport aérien

### ***Examen de la politique des loyers des aéroports nationaux***

Transports Canada a terminé son examen exhaustif de la politique des loyers des aéroports nationaux visant à déterminer si les loyers versés au gouvernement fédéral par les administrations aéroportuaires étaient ou non fondés sur une politique publique sensée. Outre la proportion et l'équité des loyers, l'examen a permis d'analyser l'incidence des loyers des aéroports sur la viabilité du secteur national du transport aérien et d'établir une comparaison entre le cadre de transfert canadien et l'expérience de pays étrangers.

On met actuellement la dernière main aux recommandations découlant de l'examen.

### ***Loi sur les aéroports du Canada***

La *Loi sur les aéroports du Canada* a été déposée au Parlement en mars 2003, à titre de projet de loi C-27. Le projet de loi visait à améliorer la responsabilité des exploitants d'aéroports en accroissant la transparence et en assurant une gestion plus efficace et moderne et une communication opportune. Le projet de loi C-27 n'avait pas atteint l'étape de la lecture finale au Parlement au moment de la clôture de la session parlementaire, en novembre 2003.

On prévoit que des consultations supplémentaires auprès des intervenants seront mises en oeuvre, avant qu'une décision soit prise en vue de présenter à nouveau un projet de loi sur les aéroports.

### ***Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires***

Transports Canada s'est engagé à améliorer la sécurité des aéroports admissibles par l'entremise du Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires (PALA), dont l'objectif consiste à s'assurer que les préoccupations en matière de sécurité sont dûment prises en considération et que les aéroports peuvent être exploités en toute sécurité conformément aux règlements connexes. Les aéroports peuvent demander le financement des projets d'immobilisations qui ont un rapport avec la sécurité, la protection des actifs et la baisse des charges d'exploitation. Pour être admissible, un aéroport doit traiter des vols passagers réguliers, satisfaisant aux critères de certification des aéroports et ne pas appartenir au gouvernement du Canada.

Au cours de 2003-2004, Transports Canada a transféré un total de 32,2 millions \$ destiné à 63 projets touchant 47 aéroports. Trois projets ont été financés d'une manière urgente, afin de régler des préoccupations immédiates liées à la sécurité. On a constaté que les projets appuyés par le PALA avaient des conséquences sur les aéroports, en contribuant à maintenir et à améliorer la sécurité, à accroître la durée utile des biens et à réduire les frais d'exploitation. Les projets contribuent également au développement durable, de même qu'à l'efficacité du transport à destination et au départ des petites collectivités.

En décembre 2003, Transports Canada a terminé une vérification combinée de la gestion de programmes et de projets particuliers. Cette vérification a révélé que le PALA faisait l'objet

Pour de plus amples renseignements au sujet du Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique, consultez le site suivant : [www.infrastructure.gc.ca/csif/index.f.shtml?menu3.3](http://www.infrastructure.gc.ca/csif/index.f.shtml?menu3.3).

### **Ponts nationaux et internationaux**

Transports Canada verse une subvention annuelle régulière d'environ 35 millions \$ pour l'exploitation et l'entretien des ponts de la région de Montréal qui enjambent la Voie maritime. Ces ponts revêtent une importance névralgique pour l'économie de Montréal et offrent un lien commercial clé vers le Canada atlantique, entre le Québec et l'Ontario et les marchés des États-Unis. Le Ministère verse également une subvention annuelle de 52 millions \$ (qui est indexée sur l'indice des prix à la consommation) au titre de l'exploitation du pont de la Confédération, afin de respecter l'obligation constitutionnelle du Canada à l'égard de l'Île-du-Prince-Édouard. Cette subvention contribue à l'exploitation du pont, afin d'assurer le transport continu et efficace des personnes et des marchandises à longueur d'année, entre l'I.-P.-É. et le continent.

Transports Canada collabore avec les compétences responsables des ponts afin de mettre en oeuvre des mesures de sécurité accrues touchant divers ponts internationaux. Le Ministère continue de jouer un rôle de dirigeant dans les discussions avec les autorités américaines en vue d'améliorer la sécurité des infrastructures de ponts internationaux clés. Au cours de la période de rapport 2003-2004, Transports Canada a élaboré un guide de « pratiques optimales » axées sur la sécurité aux passages frontaliers internationaux. De plus, on contribue à l'amélioration de certains ponts par le biais du Fonds sur l'infrastructure frontalière.

Pour de plus amples renseignements sur les activités de Transports Canada visant à appuyer l'infrastructure des ponts du Canada, consultez le site suivant : [www.tc.gc.ca/programmes/surface/ponts/menu.htm](http://www.tc.gc.ca/programmes/surface/ponts/menu.htm).

### **Cession de terres excédentaires de la Voie maritime du Saint-Laurent**

En mars 2002, Transports Canada a signé une entente avec la Société immobilière du Canada en vue de céder 177 propriétés excédentaires de la Voie maritime qui n'étaient plus essentielles à l'exploitation de celle-ci. En date du 31 mars 2004, 104 propriétés ont été cédées, tandis que le reste de l'inventaire des actifs de la Voie maritime a été conservé comme élément viable, efficace, sûr et fiable des infrastructures de transport du Canada.

### **Association mondiale de la route**

En octobre 2003, une *mission commerciale d'Équipe Canada*, dirigée par Transports Canada et composée de quelque 175 Canadiens, a participé au XXII<sup>e</sup> Congrès mondial de la route, à Durban, en Afrique du Sud. La participation du Canada au Congrès, tenu tous les quatre ans, visait à promouvoir l'industrie canadienne des routes et du transport. L'Association mondiale de la route, une organisation internationale de transport routier créée en 1909, avait organisé l'événement. La *mission commerciale d'Équipe Canada* a assuré une excellente représentation au Canada à titre de pays, a permis aux sociétés canadiennes d'accroître leurs relations au niveau international et a offert aux spécialistes canadiens des routes et des transports la possibilité d'échanger leurs points de vue sur les plus récentes technologies mises au point dans le monde entier.

## **Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique**

Dans le budget de 2003, le gouvernement a annoncé l'ajout d'une somme de 2 milliards \$ au Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique (FCIS) initialement annoncé dans le budget de 2001. Les investissements seront ciblés stratégiquement de manière à promouvoir la croissance durable et des collectivités concurrentielles en veillant à ce que les investissements illustrent les objectifs du gouvernement du Canada en matière de changement climatique, d'urbanisation, d'assainissement de l'eau, de commerce et d'innovation. Le Fonds demeurera axé sur des projets de grande envergure touchant des secteurs comme la qualité et l'accessibilité de l'eau, les couloirs commerciaux, la connectivité à large bande, la croissance urbaine durable et l'infrastructure du Nord. Un maximum de 10 %, c'est-à-dire, 200 millions \$, du Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique a été réservé pour les besoins de projets représentant une priorité nationale. Il s'agit de projets d'une importance nationale et qui exigent que le Canada assume un rôle de leadership. Tous les projets annoncés par Infrastructure Canada en sont à l'étape de la conception préliminaire, de l'évaluation environnementale ou des travaux de construction préliminaires. Nous ne sommes pas en mesure de rendre compte de résultats liés à la construction pour le moment.

Transports Canada collabore étroitement avec Infrastructure Canada afin de déterminer des projets qui méritent d'être financés en vertu du FCIS. En 2003-2004, 5 millions \$ ont été consacrés à l'élargissement à quatre voies de l'autoroute 2 au Nouveau-Brunswick. De plus, des accords de contribution ont été conclus avec les gouvernements du Nouveau-Brunswick, du Québec, de l'Ontario, de la Saskatchewan et des Territoires du Nord-Ouest (730,5 millions \$ en fonds fédéraux). Les négociations se déroulent d'une manière satisfaisante avec les provinces et les territoires en vue de la conclusion d'autres accords ayant trait à des projets de transports (575,5 millions en fonds fédéraux). Ces projets contribueront à la circulation efficace et à la sécurité des personnes, tout en stimulant le développement économique et l'expansion du tourisme.

Afin de prendre des mesures à l'égard de la congestion et d'inciter les navetteurs à utiliser les services de transport rapide urbain, on a annoncé d'autres projets au cours de 2003-2004 :

- Affectation de 25 millions \$ à l'amélioration du réseau de système de transfert de Niagara Falls, en Ontario;
- Affectation de 352 millions \$ à l'amélioration du réseau de transport en commun de Toronto, en Ontario;
- Affectation de 450 millions \$ à un réseau de transport rapide urbain à Vancouver, en Colombie-Britannique.

Tous les projets visent à améliorer l'accessibilité, l'efficacité et la capacité des réseaux de transport en commun du Canada. Ces réseaux améliorés contribueront à réduire le temps consacré aux déplacements et accroîtront la fiabilité, la sécurité et l'accessibilité à l'intention des navetteurs; en outre, ils auront une incidence à long terme favorable sur l'environnement, en réduisant les émissions de gaz à effet de serre.



transports et favorisent le développement économique. On entreprendra bientôt une évaluation rétrospective du programme, afin d'évaluer si les avantages prévus de celui-ci ont ou non été réalisés.

Pour de plus amples renseignements au sujet du programme d'amélioration des routes du Nouveau-Brunswick, consultez le site suivant :

[www.tc.gc.ca/programmes/surface/routes/nouveaubrunswick.htm](http://www.tc.gc.ca/programmes/surface/routes/nouveaubrunswick.htm)

### ***Fonds sur l'infrastructure frontalière***

Quelque 70 % du trafic transfrontalier de camions entre le Canada et les États-Unis passe par seulement six passages frontaliers situés à Windsor, à Sarnia, à Niagara Falls et à Fort Erie (Ontario), à Douglas (Colombie-Britannique) et à Lacolle (Québec). Le gouvernement du Canada a déterminé que l'amélioration de l'efficacité à ces passages frontaliers constituait une priorité. La majeure partie, mais non pas la totalité, des fonds disponibles par l'intermédiaire du Fonds sur l'infrastructure frontalière sera donc affectée à ces six emplacements. Transports Canada collabore étroitement avec Infrastructure Canada, afin de repérer des projets qui méritent d'être financés en vertu du Fonds sur l'infrastructure frontalière.

Ce Fonds vise à appuyer des initiatives du Plan d'action pour une frontière intelligente en contribuant à des projets qui réduisent la congestion aux frontières, facilitent le mouvement des biens et des services et accroissent la capacité de l'infrastructure à moyen terme. Il appuie également le plan d'action pour une frontière intelligente général approuvé par les gouvernements du Canada et des États-Unis. Il appuie également le Plan d'action pour une frontière intelligente à portée plus générale conclu entre les gouvernements du Canada et des États-Unis. Le Fonds constitue en outre un élément de la stratégie globale du gouvernement du Canada dont le but est de garantir que le pays dispose d'une infrastructure moderne qui appuie sa croissance économique. Le Fonds sur l'infrastructure frontalière s'ajoute aux initiatives de transport aux passages frontaliers liées au PSIR et fait l'objet d'un partage des coûts avec les bénéficiaires de financement.

En mai 2003, on a annoncé une contribution fédérale de 154 millions \$ destinée à 14 projets visant à améliorer les passages frontaliers des régions de Niagara et de Sarnia. Les projets englobent diverses initiatives qui permettront de réduire la congestion à la frontière et d'accroître la capacité de l'infrastructure routière existante. Des accords de contribution ont commencé. En mars 2004, les trois ordres de gouvernement ont réaffirmé le financement fédéral de 150 millions \$ destiné à l'amélioration du passage frontalier de Windsor. Il s'agit de la première étape importante dans le cadre de la stratégie intitulée « Il faut que ça bouge à Windsor-Essex », qui permettra d'améliorer la sécurité routière, d'accélérer la circulation transfrontalière, de protéger et de renforcer l'emploi et la croissance à l'échelle locale et d'embellir les couloirs de transports. Des négociations sont en cours avec les bénéficiaires de financement relativement à des projets en Colombie-Britannique, en Saskatchewan et au Nouveau-Brunswick, qui représentent un total de 125 millions \$. L'ensemble des négociations se déroulent comme prévu.

Pour de plus amples renseignements sur le Fonds sur l'infrastructure frontalière, consultez le site suivant : [www.infrastructure.gc.ca/bif/index\\_f.shtml?menu32](http://www.infrastructure.gc.ca/bif/index_f.shtml?menu32).

En vertu de l'initiative des Systèmes d'information météorologiques, Transports Canada négocie énergiquement avec plusieurs provinces et territoires relativement à l'acquisition et à l'installation de stations de capteurs environnementaux appuyant l'élaboration d'un réseau dans l'ensemble du Canada. En outre, deux études touchant l'exploitation de véhicules commerciaux ont été réalisées. On utilisera leurs résultats pour évaluer les prochaines étapes dans le cadre de l'élaboration d'un éventuel réseau national relatif à l'exploitation de véhicules commerciaux dans le but d'améliorer la sécurité et l'efficacité globales de la circulation des marchandises au Canada.

Le Ministère poursuit la mise en oeuvre du plan de recherche et développement (R et D) lié aux STI, intitulé *Innovover par l'établissement de partenariats* et publié en mai 2003, et qui constitue l'un des piliers fondamentaux de la stratégie en matière de STI du Canada. Le but du plan de R et D lié aux STI consiste à accélérer la commercialisation des connaissances et l'adoption de la technologie dans le secteur des STI. À l'aide de partenariats avec tous les ordres de gouvernement, le secteur privé et les milieux universitaires, on vise les secteurs suivants : transport urbain, sécurité, sûreté et facilitation du commerce, environnement, ainsi que fondements et innovation. Les projets sont financés par le biais d'accords de contribution, de marchés, ainsi que d'ententes bilatérales entre le gouvernement fédéral et les provinces et les territoires. Dix marchés ont été attribués en janvier 2004; en outre, on négocie actuellement des ententes bilatérales en matière de R et D avec les provinces et les territoires, en vue de la mise en oeuvre de projets de R et D selon l'objectif visé sur le plan de la portée des études.

Transports Canada a entrepris un certain nombre de projets liés aux STI en vertu de la déclaration sur la frontière intelligente. En avril 2004, le Ministère a annoncé la publication d'une demande de partenariats, de concert avec le ministère des Transports de l'Ontario, en vue de l'élaboration d'un plan d'action relatif à l'établissement de STI aux passages frontaliers terrestres internationaux de l'Ontario. De plus, le Ministère codirige une initiative binationale, en collaboration avec les organismes fédéraux du Canada et des États-Unis, de même que les ministères des Transports provinciaux et d'État, relativement à l'élaboration d'une architecture frontalière qui définira la circulation de l'information au niveau de chaque organisme et facilitera l'interopérabilité de la technologie utilisée aux passages frontaliers internationaux et aux abords de ceux-ci.

Pour de plus amples renseignements sur les STI, consultez le site suivant : [www.its-sti.gc.ca/fr/menu.htm](http://www.its-sti.gc.ca/fr/menu.htm)

### ***Programme d'amélioration des routes – Nouveau-Brunswick***

Le Programme d'amélioration des routes a été approuvé en 1987 et a pris fin le 31 mars 2004. Ce programme a permis d'affecter 637 millions \$ aux autoroutes du Nouveau-Brunswick, et notamment une contribution fédérale totale de 358 millions \$ destinée à la construction, au renforcement et à l'amélioration de certains liens routiers et de routes de la province. Trois projets ont été achevés au cours de l'automne de 2003 : élargissement à quatre voies d'une section de 7,2 kilomètres de l'autoroute transcanadienne allant de la frontière du Québec à Saint-Jacques, ouverture de la rocade de Tracadie-Sheila sur l'autoroute 11 et ouverture d'une section à quatre voies de l'autoroute transcanadienne de 25 kilomètres dans le Nord-Ouest du Nouveau-Brunswick. Ces projets entraînent une amélioration de la sécurité et de l'efficacité des



l'inspection à la frontière, a entraîné une congestion importante dans les rues de Windsor. Afin de régler ce problème, le gouvernement a entrepris plusieurs initiatives au cours de 2003-2004.

Des progrès appréciables ont été accomplis dans le cadre du processus continu de planification des transports binationaux de la région de Windsor-Détroit. Le processus se déroule sous les auspices du partenariat Canada-États-Unis sur la frontière entre l'Ontario et le Michigan. Une étude de faisabilité et de planification des besoins, achevée en janvier 2004, a révélé la nécessité d'accroître la capacité du passage frontalier entre Windsor et Détroit d'ici 10 à 15 ans. De plus, le rapport d'étude a défini les éléments possibles d'une stratégie visant à répondre aux besoins en matière de transports au cours des 30 prochaines années. Pour de plus amples renseignements, consultez le site suivant : [www.partnershipborderstudy.com/fre/](http://www.partnershipborderstudy.com/fre/).

Quatre projets, annoncés conjointement par les gouvernements du Canada et de l'Ontario au cours de l'été de 2003, ont été entièrement mis en œuvre en vue d'améliorer immédiatement la gestion de la circulation le long du chemin Huron Church, selon une contribution fédérale de 440 000 \$. Ces projets ont donné lieu à une amélioration de l'efficacité de la circulation sur la voie d'accès principale du pont Ambassador. Seize autres projets touchant des passages frontaliers vont bon train au Québec et en Colombie-Britannique. Une fois achevés, ces projets entraîneront une amélioration de la mobilité et de l'efficacité des transports, de la productivité, de la sécurité et de la sûreté des voyageurs et des marchandises. On évaluera la réussite de certains projets liés aux passages frontaliers à la fin du programme, en 2007, par le biais d'une analyse rétrospective qui révélera la réalisation des avantages prévus de celui-ci.

### **Systèmes de transports intelligents (STI)**

En vertu du PSIR, 30 millions \$ sont affectés aux systèmes de transports intelligents (STI); à ce jour, quelque 9 millions \$ ont été utilisés ou engagés. Les technologies de STI comportent des applications intégrées en matière de traitement de données, de communications et de détection liées aux infrastructures et aux activités de transports, qui appuient l'efficacité, la sécurité, la sûreté et la durabilité des systèmes de transports. Le document intitulé *Un plan des systèmes de transports intelligents pour le Canada : En route vers la mobilité intelligente* (publié en novembre 1999) fait état du plan stratégique du gouvernement fédéral visant à stimuler l'élaboration et la mise en œuvre de STI.

Cinq projets cofinancés par Transports Canada et axés sur la mise en œuvre et sur l'intégration de STI ont été achevés; 12 autres seront terminés d'ici le 31 mars 2006. Les accords à cet égard ont entraîné l'établissement de partenariats entre tous les ordres de gouvernement, le secteur privé et les milieux universitaires et ont contribué à l'atteinte des buts communs liés à un réseau de transports sûr, efficace et durable, par le biais des résultats des projets, notamment un logiciel visant à fournir aux intervenants autorisés des renseignements touchant les marchandises dangereuses à bord des navires, l'amélioration des mécanismes de péage électronique en vue de l'intégration d'un transporteur destiné au paiement commun, de même que l'évaluation de l'efficacité de la technologie d'évitement des collisions en vue d'une utilisation à bord des autobus scolaires. De plus, Transports Canada négocie activement des accords de contribution avec plusieurs provinces et territoires relativement à des projets généraux de mise en œuvre qui prennent en compte les priorités provinciales et territoriales en matière de STI.

qui comporte un volet lié à la construction de routes d'une valeur de 500 millions \$ et un volet axé sur l'intégration du réseau national de 100 millions \$, dont 65 millions \$ sont affectés aux frontières internationales, en vertu des Initiatives de transport aux passages frontaliers, 5 millions \$, à la planification des transports et aux initiatives d'intégration des modes de transport et 30 millions, aux initiatives axées sur les systèmes de transports intelligents. Pour de plus amples renseignements, consultez le site suivant [www.tc.gc.ca/PSIR/menu.htm](http://www.tc.gc.ca/PSIR/menu.htm).

### ***Volet de construction routière du PSIR***

En vertu du volet de construction routière du PSIR, on a mis au point une formule d'allocation en vue d'affecter les 485 millions \$ accessibles aux provinces et aux territoires. Cette formule consiste normalement en un montant minimal de 4 millions \$ par territoire de compétence, auquel s'ajoute une somme basée sur la population et un ratio de coûts partagés à parts égales. Le financement est accordé sous réserve des résultats d'une évaluation environnementale conforme aux exigences de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale*.

En 2003-2004, Transports Canada a consacré environ 56 millions \$ à des projets d'amélioration des routes qui favorisent la circulation efficace et sans danger des personnes et des marchandises et appuient le commerce et le développement économique, de même que le transport durable. On a annoncé trente-trois projets d'amélioration de routes en vue de reconstruire, d'améliorer et d'élargir à quatre voies des routes équivalant à environ 188,4 kilomètres du réseau routier national. Ces projets permettent aux Canadiens et aux visiteurs d'économiser du temps et de l'argent, en réduisant le temps consacré aux déplacements et leurs frais d'entretien de véhicule. Après près de deux ans de négociations, les gouvernements du Québec et de l'Ontario ont conclu des accords de contribution en août et en novembre 2003, respectivement. Des accords ont maintenant été conclus avec l'ensemble des provinces et des territoires.

En 2003, on a annoncé des projets d'amélioration de l'autoroute transcanadienne en Colombie-Britannique (contribution fédérale de 122,4 millions \$), en Alberta (contribution fédérale de 6,2 millions \$), en Saskatchewan (contribution fédérale de 8,7 millions \$), au Manitoba (contribution fédérale de 7,5 millions \$) et dans la région de Terre-Neuve et du Labrador (contribution fédérale de 6,4 millions \$). Des projets choisis parmi ceux-ci et d'autres projets liés au PSIR feront l'objet d'une évaluation à la fin du programme, en 2007.

Le PSIR perpétue la longue tradition du gouvernement du Canada en matière de financement routier qui a débuté il y a plus de 80 ans. Transports Canada a investi plus de 1,9 milliard \$ entre 1993 et 2004 pour améliorer les routes qui constituent le réseau routier national du Canada et qui s'étendent sur 24 400 kilomètres. Le Ministère a aussi investi dans l'infrastructure liée au transport par le biais de programmes tels que le Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique et le Fonds sur l'infrastructure frontalière.

### ***Initiatives de transport aux passages frontaliers du PSIR***

Le gouvernement du Canada participe à un certain nombre d'initiatives ayant trait au passage frontalier commercial le plus occupé du Canada, c'est-à-dire, celui de Windsor (Ontario), qui, en 2002, a été emprunté par 25 % des camions à destination des États-Unis, ce qui représente en moyenne plus de 9 500 camions par jour. Ce trafic, conjugué aux retards occasionnés par

*Chemins de fer autres que ceux de VIA Rail*

Afin d'appuyer un transport ferroviaire passagers sûr, fiable et viable dans les régions et les sites éloignés, Transports Canada gère un programme de soutien financier à l'égard des chemins de fer autres que ceux de VIA Rail. Le ministre des Transports a conclu des accords de contribution avec trois sociétés de chemins de fer en vue d'exploiter des services ferroviaires passagers dans ces régions. Il s'agit des seuls services de transport ferroviaire passagers autres que ceux de VIA Rail au Canada; ils sont exploités par les sociétés suivantes :

- Chemin de fer Québec North Shore et Labrador (chemin de fer QNS&L), entre Sept-Îles et Labrador City/Schefferville.
- Algoma Central Railway Inc. (ACRI), entre Sault Ste. Marie et Hearst.
- Commission de transport Ontario Northland (CTON), entre Toronto et North Bay.

En 2003-2004, Transports Canada a versé 2,2 millions \$ au chemin de fer QNS&L, 2,1 millions \$ à ACRI et 2,5 millions \$ à la CTON.

Une évaluation effectuée en 2003 a permis de conclure que les services de transport ferroviaire passagers autres que ceux de VIA Rail étaient sûrs, que les voyageurs étaient généralement satisfaits des services et des prix, que la plupart des usagers savaient que le gouvernement du Canada affectait des fonds aux services et que ceux-ci connaissaient des pertes d'exploitation continues malgré la contribution financière destinée à la CTON puisque celle-ci ne recommandait pas de collectivités éloignées. Transports Canada prévoit demander des directives et du financement du gouvernement du Canada, pour les besoins de services ferroviaires en régions éloignées, au cours des exercices 2005-2006 à 2008-2009.

## 2. Infrastructures

Des infrastructures de transport modernes sont indispensables pour permettre la libre circulation des passagers et des marchandises. Transports Canada assume un rôle névralgique pour créer un climat propice aux investissements dans les infrastructures de transport. À titre individuel et de concert avec Infrastructure Canada et d'autres intervenants, le Ministère continue de se faire le défenseur des investissements stratégiques dans le réseau de transport du Canada. Voici des exemples d'initiatives mises en œuvre au cours de 2003-2004 afin d'appuyer des infrastructures de transports efficaces au Canada.

## Transport terrestre

### *Programme stratégique d'infrastructures routières*

Le gouvernement du Canada travaillera avec les provinces et les territoires à déterminer les sections du réseau routier national qui, en raison d'une circulation et d'activités commerciales croissantes, requièrent une attention immédiate. Dans le Budget de 2000, on s'est engagé à améliorer l'économie et la qualité de vie des Canadiens, en investissant jusqu'à 600 millions \$, sur une période de cinq ans, dans les infrastructures routières du Canada. En avril 2001, le ministre des Transports a annoncé le Programme stratégique d'infrastructures routières (PSIR).



du grain de l'ouest. Le programme de surveillance permet au gouvernement et aux intervenants de suivre le rendement du système. Le rapport de la campagne agricole de 2002-2003 (se terminant le 31 juillet 2003), publié en avril 2004, met en relief le rendement et les obstacles auxquels fait face le système canadien de transport et de maintenance du grain. Par exemple, on y souligne que la sécheresse qui a frappé la région des Prairies en 2002 a eu des conséquences néfastes sur la production de grain, de même que sur le système de maintenance et de transport de grain. À ce jour, le gouvernement n'a mis en œuvre aucune initiative à la suite du programme de surveillance. Vous trouverez le rapport de 2002-2003 en ligne à l'adresse [www.tc.gc.ca/pol/ft/chemins\\_de\\_fer/surveillance/menu.htm](http://www.tc.gc.ca/pol/ft/chemins_de_fer/surveillance/menu.htm).

### *Libéralisation de l'industrie nationale de l'autobus/autocar*

Le Ministère a examiné minutieusement les recommandations du rapport publié en décembre 2002 par le Comité permanent du Sénat sur les transports et les communications au sujet de la libéralisation de l'industrie canadienne des autobus interurbains. La progression vers un consensus fédéral-provincial relatif à la libéralisation de la réglementation des autobus interurbains, tel que recommandé par le comité sénatorial, s'effectue lentement et Transports Canada ne prévoit pas de mesures fédérales touchant ce secteur dans un avenir immédiat. Cependant, les engagements continus de Transports Canada à l'égard de l'harmonisation des normes de sécurité des transporteurs routiers et de l'accessibilité des transporteurs prennent en compte bon nombre de questions liées à la sécurité et à l'accessibilité soulevées par le comité.

### *ALÉNA-SNTT*

À fin d'appuyer l'harmonisation des normes de transport routier à l'échelle de l'Amérique du Nord, Transports Canada continuera de soutenir les efforts du Sous-comité des normes relatives au transport terrestre (SNTT) de l'ALÉNA. Cette année (2004) marque le dixième anniversaire de l'ALÉNA et de la mise sur pied du SNTT. Pendant les dix années où le Ministère a coprésidé le sous-comité, les normes et les règlements en matière de transport terrestre sont devenus plus compatibles sur un certain nombre de plans. De plus, le SNTT a rationalisé avec succès ses activités au cours des dernières années, de manière à établir une tribune trilatérale plus efficace axée sur l'examen de questions touchant l'harmonisation du transport terrestre.

### *Services ferroviaires voyageurs*

En 2003, VIA Rail a transporté 3,789 millions de passagers et produit des recettes de 250,3 millions \$, ce qui représente une diminution de 192 000 passagers (4,8 %) et de 20,5 millions \$ (8,9 %) par rapport à l'année précédente. Au cours de 2003, l'ensemble de l'industrie canadienne du voyage, y compris VIA Rail, a subi les conséquences néfastes de la flambée du syndrome respiratoire aigu sévère. La baisse de recettes de VIA concordait avec la diminution signalée par d'autres transporteurs de passagers et le secteur du tourisme. La panne générale qui a touché l'Ontario, en août 2003, la guerre en Irak, les feux de forêt en Colombie-Britannique, l'ouragan qui a frappé les Maritimes et l'augmentation de la valeur du dollar canadien constituent d'autres facteurs qui ont eu une incidence néfaste.

Pour de plus amples renseignements au sujet du rendement de VIA Rail, consultez les rapports annuels de la société affichés sur le site suivant : [www.viarail.ca/entreprise/ft/entr\\_viar.html](http://www.viarail.ca/entreprise/ft/entr_viar.html).

## Transport maritime

### *Examen de la Loi maritime du Canada*

Après consultation auprès du secteur privé et des intervenants gouvernementaux, le ministre des Transports a achevé un examen juridique de la *Loi maritime du Canada*, qui a ensuite été déposé au Parlement en juin 2003. On peut consulter le rapport d'examen sur le site suivant : [www.tc.gc.ca/pol/ft/transport\\_maritime/lmc\\_rapport.htm](http://www.tc.gc.ca/pol/ft/transport_maritime/lmc_rapport.htm)

Le secteur maritime évolue rapidement et les questions qui surgissent sont complexes. Des recherches et des analyses susceptibles d'avoir des conséquences sur la *Loi maritime du Canada* se poursuivent. D'autres secteurs font l'objet de recherches plus approfondies, notamment l'accroissement des dépenses consacrées à la sécurité portuaire par les États-Unis, la compétitivité des administrations portuaires canadiennes et l'évolution des tendances des marchés maritimes. Transports Canada rendra compte des mesures découlant de l'examen de la *Loi maritime du Canada* et des recherches connexes qui se poursuivront au cours des prochaines années.

### *Étude sur les avantages de l'industrie maritime*

En 2003, Transports Canada a mis en œuvre l'étude sur les avantages de l'industrie maritime, une initiative conjointe de l'industrie et du gouvernement visant à évaluer l'incidence du transport maritime sur l'ensemble de l'économie canadienne. Le but de l'étude consiste à assurer une meilleure connaissance des conséquences et des avantages économiques de l'industrie canadienne de transport maritime. De plus, elle permet à Transports Canada de renforcer sa relation avec des intervenants clés de l'industrie maritime et de se tenir au fait des questions importantes pour celle-ci. Les résultats de l'étude feront l'objet de rapports au cours des prochaines années.

### *Loi sur la responsabilité en matière maritime*

En janvier 2003, le Ministère a publié un rapport au sujet d'une proposition visant un nouveau régime d'assurance obligatoire des passagers en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*. On peut consulter le rapport sur le site suivant : [www.tc.gc.ca/pol/ft/rapport/maritime/rcpi.htm](http://www.tc.gc.ca/pol/ft/rapport/maritime/rcpi.htm). En août 2003, à la suite de consultations auprès des intervenants de l'industrie, des gouvernements provinciaux et d'autres ministères et organismes fédéraux, on a annoncé que le régime d'assurance obligatoire des passagers serait adapté de manière à tenir compte des préoccupations des divers segments de l'industrie et à protéger les voyageurs en cas de blessure ou de décès (consultez le site suivant : [www.tc.gc.ca/medias/communiques/nat/2003/03-h085f.htm](http://www.tc.gc.ca/medias/communiques/nat/2003/03-h085f.htm))

Le nouveau règlement est en cours d'élaboration.

## Transport terrestre

### *Transport et maintenance des grains*

Compte tenu des engagements pris en 2000, le gouvernement du Canada a recruté un surveillant indépendant chargé de rendre compte du rendement du système de maintenance et de transport



## *Assurance des risques de guerre dans l'industrie du transport aérien à l'intention des aéroports canadiens*

À la suite des attaques terroristes perpétrées contre les États-Unis, les compagnies d'assurances ont annulé l'assurance contre les risques de guerre pour les aéroports et les transporteurs aériens du Canada. NAV CANADA, la Corporation de sécurité de transport aérien (qui est maintenant connu sous le nom de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien) et d'autres fournisseurs de services aériens. À titre de mesure provisoire, la gouverneure en conseil a autorisé le ministre des Transports à verser une indemnité au titre de l'assurance des risques de guerre dans l'industrie du transport aérien (le programme d'indemnisation a depuis été prolongé jusqu'à la fin de 2004). Le programme d'indemnisation contribue au rétablissement à court terme de l'industrie canadienne du transport aérien en fournissant une assurance sur le recours des tiers stable et viable en cas de guerre, et en favorisant ainsi la stabilité et la continuité des affaires et en maintenant la position concurrentielle de l'industrie du transport aérien du Canada. Transports Canada a pris l'engagement de collaborer avec le secteur de l'assurance, l'Organisation de l'aviation civile internationale et l'industrie du transport aérien à l'examen d'autres options et à la recherche d'une solution à long terme à cette situation, afin d'offrir aux Canadiens des services abordables et fiables de transport.

## *Modifications au Règlement sur les systèmes informatisés de réservation canadiens*

Le Règlement sur les systèmes informatisés de réservation canadiens est entré en vigueur le 6 juin 1995. À l'époque, les systèmes informatisés de réservation et les agents de voyage constituaient les principaux intermédiaires pour la distribution et la vente des services de transport aérien des compagnies aériennes. Depuis 1995, des réseaux de distribution de rechange, notamment Internet, ont vu le jour.

À la suite de vastes consultations, y compris une audience publique, le gouvernement a adopté des modifications au Règlement qui devaient entrer en vigueur en 2004. Le Règlement modifié illustre la volonté du gouvernement fédéral d'établir un système plus dérogement qui permet toujours de protéger les intérêts des passagers aériens et de favoriser l'accroissement de la concurrence dans le secteur du transport aérien.

## *Surveillance continue de l'industrie du transport aérien*

Transports Canada surveille de façon continue l'industrie canadienne et internationale du transport aérien. Dans le cadre d'une initiative conjointe du gouvernement et de l'industrie, les transporteurs aériens qui desservent le Canada présentent des données à Transports Canada par le biais de deux interfaces Web, ce qui réduit les frais de communication de données des compagnies aériennes et améliore l'opportunité et l'accessibilité des statistiques sur le transport aérien à des fins de prise de décisions. La surveillance de l'industrie du transport aérien englobe la circulation des voyageurs et des marchandises, les points de desservis, les modifications apportées aux services offerts au public par les principaux transporteurs aériens du Canada, de même que les considérations financières. La protection judiciaire dont jouit Air Canada, en vertu de la Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies, depuis avril 2003, par exemple, a eu des conséquences sur l'ensemble du secteur canadien du transport aérien; en outre, on surveille de près la situation d'Air Canada.

## Transport aérien

vastes consultations, afin de préciser la stratégie du Canada dans le secteur des services de transport, en vue des négociations de l'Accord général sur le commerce des services en cours, ainsi que d'autres négociations commerciales prévues.

### Aide financière à court terme pour l'industrie canadienne du transport aérien

En juillet 2003, compte tenu des obstacles sans précédent auxquels l'industrie du transport aérien a fait face au cours des dernières années (syndrome respiratoire aigu sévère, guerre en Irak, attentats du 11 septembre, situation d'Air Canada), le gouvernement du Canada a annoncé une aide financière à court terme de l'ordre de 80 millions \$ à l'intention des administrations aéroportuaires.

Les administrations qui versent un loyer ont bénéficié d'une réduction d'au moins 10 % à ce chapitre pendant 24 mois, à compter du 1<sup>er</sup> juillet 2003, et de déductions plus importantes selon la baisse du nombre de voyageurs subie entre avril 2002 et avril 2003. La réduction de loyer sera recouvrée, sans intérêt, sur une période de 10 ans à compter de 2006. Les administrations aéroportuaires qui ne paient pas encore de loyer, mais qui devront verser au moins un paiement au titre des biens meubles entre le 1<sup>er</sup> juillet 2003 et le 30 juin 2005 peuvent reporter leurs deux prochains versements annuels.

Les mesures de report de loyer des aéroports ont permis, et continueront de permettre, aux administrations aéroportuaires de réaliser des économies importantes, de sorte qu'elles sont en mesure de surmonter efficacement les difficultés dans le secteur du transport aérien et de fournir une infrastructure aéroportuaire sûre et fiable aux transporteurs et aux voyageurs.

Voici un aperçu des frais de loyer reportés par administration aéroportuaire :

(milliers \$)	2003-2004	2004-2005	2005-2006	Total
<b>Loyer *</b>	15 280	21 027	5 257	41 564
Toronto	7 441	10 405	2 682	20 528
Vancouver	1 777	2 442	621	4 840
Calgary	820	1 065	294	2 179
Montréal	266	429	110	805
Halifax	283	383	97	763
Winnipeg	85	112	28	225
Victoria	26 809	37 032	9 387	73 228
<b>Biens meubles</b>				
Regina	144	144		288
Saskatoon	178	178		356
St. John's	399	399		798
London	258	258		516
Québec	321	321		642
Thunder Bay	581	581		1 162
Moncton		545	545	1 090
Charlottetown		201	201	402
Saint John		227	227	454
Gander		487	487	974
Fredricton		266	266	532
<b>Total, biens meubles</b>	<b>1 881</b>	<b>3 607</b>	<b>1 726</b>	<b>7 214</b>
<b>Total, programme</b>	<b>28 690</b>	<b>40 639</b>	<b>11 113</b>	<b>80 442</b>

\* L'aéroport d'Edmonton a refusé de participer au programme de report de loyer.

## Accessibilité du réseau de transport national

Le gouvernement fédéral contribue, par le biais de sa politique en matière de transports, à appuyer un réseau de transport accessible dépourvu d'obstacles indus à l'égard des personnes handicapées et d'autres personnes ayant des besoins particuliers. À cet égard, le Ministère a mis en œuvre trois activités et initiatives clés liées au secteur bénévole, la campagne de sensibilisation au Code de pratique des autocaristes, de même que le site Web Voyage accessible:

- À la suite des recommandations formulées par le Comité consultatif du ministre sur le transport accessible, on s'est efforcé d'améliorer le partenariat avec le secteur bénévole. Cette initiative s'est reflétée dans le parrainage d'un atelier sur les voyages en compagnie d'un animal d'assistance qui a réuni des transporteurs, des exploitants, des utilisateurs et des entraîneurs professionnels d'animaux d'assistance. De plus, le Ministère a collaboré avec le secteur bénévole afin d'aider l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien à élaborer un module de formation en ligne expressément destiné à perfectionner les compétences et les connaissances des membres du personnel de sécurité des aéroports en ce qui a trait au contrôle des voyageurs handicapés.
- La campagne de sensibilisation au Code de pratique des autocaristes est terminée. Le Ministère, de concert avec l'Association canadienne de l'autobus, a élaboré du matériel de sensibilisation du public, notamment des brochures, des affiches et des signets, et a distribué à l'industrie des autobus, aux gouvernements provinciaux et territoriaux et au secteur bénévole. On évaluera les conséquences de cette campagne en 2004-2005.

- Le gouvernement du Nunavut a signé un protocole d'entente officiel appuyant le site **Web Voyage accessible (VA)**, et a ainsi porté le total de partenaires à huit provinces et trois territoires. En outre, on a amélioré les renseignements sur le transport terrestre local affichés sur le site de VA, de sorte que celui-ci compte au-delà de 600 services de transport à l'intention des usagers. Le site de VA fournit aux voyageurs handicapés des renseignements sur les services de transports accessibles offerts dans l'ensemble du Canada, comporte des liens vers des renseignements sur les ressources en matière de voyages et les politiques du gouvernement et constitue un intermédiaire qui permet au public de déposer des plaintes ou de demander de l'information touchant les transports accessibles. Pour de plus amples renseignements, consultez le site suivant : [www.accessibletravel.gc.ca/main-f.asp](http://www.accessibletravel.gc.ca/main-f.asp).

## Accord général sur le commerce des services de l'OMC

Transports Canada continue de participer activement aux négociations commerciales bilatérales, plurilatérales et multilatérales du Canada. En ce qui a trait à la ronde actuelle de négociations multilatérales de Doha au sein de l'Organisation mondiale du commerce (OMC), Transports Canada joue un rôle clé dans le cadre de la négociation de services, en vertu de l'Accord général sur le commerce des services. En avril 2003, l'offre conditionnelle initiale du Canada a été rendue publique en même temps qu'elle a été transmise aux membres de l'OMC. L'offre comporte de nouveaux engagements dans les secteurs des services de transport maritime international et des services maritimes auxiliaires, de même que des améliorations touchant les services de transport routier. De plus, en février 2004, Transports Canada a mis en œuvre de



## 4.3 Résultats liés au rendement par objectif stratégique

### 4.3.1 Contribuer à la croissance économique et au développement social du Canada

Résultats finals
Un réseau de transport :
• efficace, viable, abordable et accessible;
• réceptif aux besoins des utilisateurs et des collectivités;
• concurrentiel et harmonisé à l'échelle nationale et internationale.

#### 1. Cadre du marché

Les forces de la concurrence et du marché orientent la croissance et le développement du réseau national de transport. Un marché dynamique et prospère incite les concurrents en place et les nouveaux venus à faire preuve d'innovation et à offrir de nouveaux services qui répondent aux besoins des Canadiens en matière de transport. En même temps, le marché doit tenir compte des valeurs sociales, de la dynamique démographique et des défis géographiques du Canada. Voici des exemples d'initiatives précises mises en œuvre par Transports Canada au cours de 2003-2004, afin d'appuyer un cadre de marché solide lié au réseau des transports du Canada.

#### Transports multimodaux

**Projet de loi C-26 : Modifications à la Loi sur les transports au Canada**

Selon les initiatives mises en œuvre en vertu de son cadre stratégique sur les transports de 2003, intitulé *Droit devant – Une vision pour les transports au Canada*, le gouvernement du Canada a présenté des modifications à la *Loi sur les transports au Canada* (projet de loi C-26) au Parlement, en février 2003. Le projet de loi contenait une série de modifications à la *Loi sur les transports au Canada* visant à préciser les dispositions relatives au cadre du marché de la loi. Il comportait également un projet de nouvelle *Loi sur VIA Rail Canada* confirmant le mandat actuel de VIA Rail. Le projet de loi C-26 n'avait pas fait l'objet d'une lecture finale avant la clôture de la session du Parlement en novembre 2003. Les modifications proposées seront révisées selon les remarques formulées au Comité permanent des transports dans le cadre des audiences consacrées au projet de loi et des consultations subséquentes. On prévoit qu'un nouveau projet de loi sera présenté au cours de 2004-2005.

#### Transport intermodal de marchandises

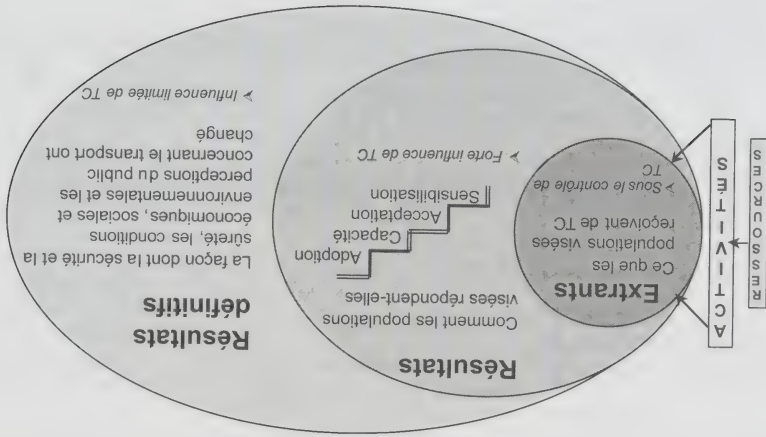
En 2003-2004, Transports Canada a mené des consultations auprès des administrations provinciales et municipales, des expéditeurs, des transporteurs, des membres des milieux universitaires et d'autres experts en la matière, afin d'améliorer les connaissances du Ministère relativement au réseau canadien de transport intermodal de marchandises et de déterminer les obstacles ayant une incidence sur son efficacité. On analyse actuellement les résultats des consultations dans le but d'élaborer un cadre stratégique relatif au transport intermodal de marchandises. Cette question fera l'objet d'un autre rapport d'étape dans le rapport ministériel sur le rendement de 2004-2005.

## 4.2 Modèle de rendement fondé sur les résultats

Depuis un certain nombre d'années, Transports Canada utilise le modèle logique de rendement des sphères d'influence qui est illustré ci-dessous. En vertu de ce modèle, le rendement du Ministère est établi selon trois niveaux de résultats. Chaque niveau prend appui sur le précédent, à commencer par les activités et les résultats opérationnels et de gestion, pour en arriver aux résultats de niveau supérieur qui ont une incidence sur les Canadiens, en passant par les résultats touchant le comportement.

Grâce à l'établissement d'une chaîne de résultats qui explique la contribution du Ministère à ceux-ci, le modèle permet de régler la question des attributions. Étant donné que les objectifs stratégiques de Transports Canada (en matière de sécurité et de sûreté, de croissance économique et d'environnement) ne dépendent pas exclusivement de la volonté du Ministère, le modèle logique permet de déterminer les comportements clés sur lesquels le Ministère peut exercer une influence pour atteindre des résultats.

Modèle des sphères d'influence





4.0 Rendement ministériel

4.1 Lien entre les résultats stratégiques de Transports Canada et les priorités gouvernementales

Thèmes gouvernementaux de 2003-2004		
Faire du Canada un pays qui attire talents et investissements, un chef de file mondial dans les domaines de l'innovation et de l'apprentissage		
Édifier des villes concurrentielles et des communautés en santé	Assurer la sûreté des Canadiens	Bâtir un environnement sain et relever le défi des changements climatiques

Résultats stratégiques ministériels

Contribuer à la croissance économique et au développement social du Canada	Établir des normes rigoureuses pour assurer un réseau de transport sécuritaire et sûr	Protéger l'environnement physique
----------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------

Résultats définits		
Un réseau de transport intégré et intermodal : efficace, rentable, viable, abordable et accessible; réceptif aux besoins des utilisateurs et des collectivités; concurrentiel et harmonisé à l'échelle nationale et internationale.	Protection de la vie humaine, de la santé et des biens matériels. Confiance élevée dans la sûreté et la sûreté du réseau de transport.	Un réseau de transport écologiquement durable pour les Canadiens. Baisse des émissions de gaz à effet de serre et de la pollution attribuable au secteur des transports. Prévention et atténuation des dégâts causés à l'environnement par les activités de transport.

Dépenses de 2003-2004 par résultat stratégique <sup>1</sup>		
679 204 \$	757 316 \$	14 264 \$

Contribution des secteurs d'activités – Primaire (P) ou secondaire (S) <sup>2</sup>		
Politiques (P)	Sécurité et sûreté (P)	Programmes et cessions (S)
Sécurité et sûreté (S)	Programmes et cessions (S)	Politiques (S)
L'administration ministérielle contribue indirectement à tous les objectifs stratégiques.		

1. Les dépenses nettes en ressources de 2003-2004 sont liées aux objectifs stratégiques en fonction d'une évaluation raisonnable afin de donner une idée de l'ampleur des dépenses engagées pour obtenir les résultats. Notez que l'objectif économique et l'objectif en matière de sécurité et de sûreté, le cas échéant, tiennent compte des sociétés d'État.
2. Pour obtenir un aperçu des dépenses par objectif stratégique et par secteur d'activités, consultez le tableau 5.5.

canadienne du camionnage, Association canadienne du transport urbain, Chambre de commerce maritime, Chamber of Shipping of British Columbia, Conseil des transporteurs maritimes, Fédération canadienne des municipalités, Motor Coach Canada, Opération Gareautrain, Association des chemins de fer du Canada, Fédération maritime du Canada, Association des transports du Canada, Comité consultatif sur les politiques générales relatives au transport des marchandises dangereuses, Groupe de travail fédéral-provincial-territorial sur le TDG, syndicats et associations de constructeurs automobiles.

**Organismes internationaux** — pour échanger des renseignements et harmoniser les règlements en matière de transport — Forum de coopération économique Asie-Pacifique, Autorités conjointes de l'aviation, Administrations des ponts internationaux, Organisation de l'aviation civile internationale, Organisation internationale du travail, Organisation maritime internationale, Organisation internationale de normalisation, Organisation du Traité de l'Atlantique-Nord, National Highway Traffic Safety Administration, Society of Automotive Engineers, Organisation de coopération et de développement économiques, Sommet des Amériques, Comité d'experts de l'Organisation des Nations Unies sur le Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques, Commission économique des Nations Unies pour l'Europe, Forum mondial pour l'harmonisation de la réglementation automobile, Agence internationale de l'énergie atomique, U.S. Department of Transportation, U.S. Federal Emergency Management Agency, U.S. Transportation Security Administration, Conférence européenne de l'aviation civile, et Association mondiale de la Route, pour ne nommer que ceux-ci.

### 3.5 Nos partenaires

Aujourd'hui, la plupart des questions requièrent une approche multidisciplinaire qui tient compte d'un large éventail de facteurs liés à la sécurité, à l'économie et à l'environnement. De plus, la plupart des problèmes exigent des partenariats et la collaboration de nombreuses autorités publiques et de nombreux intervenants.

Transports Canada collabore avec des centaines d'organismes concernés par les questions de transport.

**Autres organismes fédéraux** — organismes dont les programmes et les services sont

susceptibles d'être touchés par les activités de transports — Agriculture et Agroalimentaire Canada, Administration du pont Blue Water, Agence des services frontaliers du Canada (auparavant Agence des douanes et du revenu du Canada), administrations portuaires canadiennes, Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, VIA Rail, Agence canadienne d'inspection des aliments, Commission canadienne de sûreté nucléaire, Service canadien du renseignement de sécurité, Office des transports du Canada, Tribunal d'appel des transports du Canada (auparavant Tribunal de l'aviation civile), ministère de la Défense nationale, Environnement Canada, Société des ports fédéraux Liée, Pêches et Océans Canada, Santé Canada, Industrie Canada, Infrastructure Canada, Justice Canada, Ressources naturelles Canada, administrations de pilotage, Gendarmerie royale du Canada, Solliciteur général du Canada et Bureau de la sécurité des transports.

**Administrations provinciales, territoriales et municipales** — surtout en ce qui concerne

l'entretien du réseau routier et la promotion de la sécurité routière, de même que le programme concernant le transport des marchandises dangereuses (TMD).

**Entreprises du secteur des transports** — qui comptent toutes sur l'application juste et

équitable des règlements et sur l'élaboration de politiques visant à accroître l'efficacité du réseau de transport — Air Canada, WestJet et d'autres transporteurs aériens, Association des fabricants internationaux d'automobiles du Canada, Canadien Pacifique Limitée, Association canadienne des fabricants de matériels aéronautiques, Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, Canadian Steamship Lines, Association canadienne des constructeurs de véhicules, NAV CANADA, Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent et Upper Lakes Group Inc.

**Organismes et associations** — qui ont un intérêt direct dans les infrastructures de transport, le

régime de réglementation et la sécurité — Association des administrations portuaires

canadiennes, Association du transport aérien du Canada, Association des compagnies de chemin de fer régionales du Canada, Association québécoise de transport et des routes, Conseil canadien de la sécurité, Association canadienne des producteurs pétroliers, Association canadienne des fabricants de produits chimiques, Conseil des aéroports du Canada, Association canadienne des autobus, Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé, Association canadienne des pipelines de ressources énergétiques, Association canadienne des opérateurs de traversiers, Conseil consultatif maritime canadien, Association des armateurs canadiens, Alliance

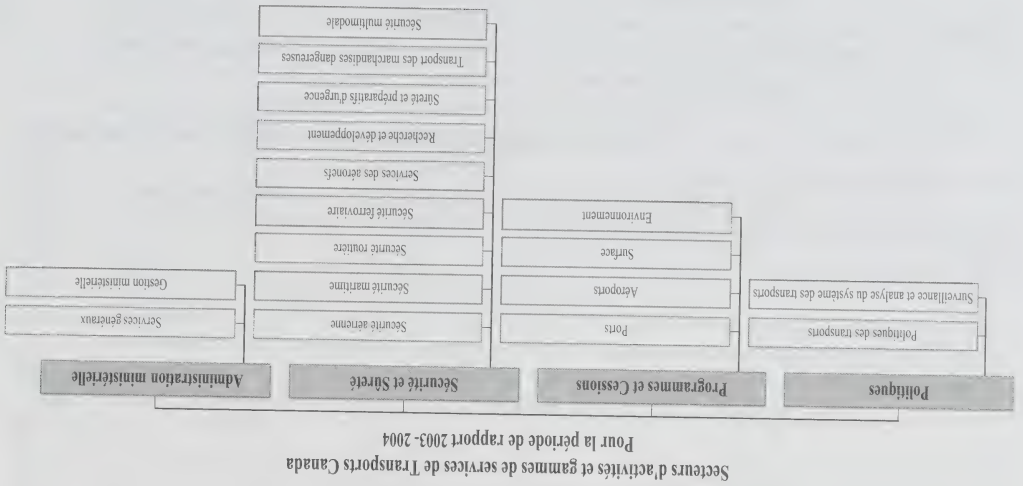
Pour de plus amples renseignements, consultez le rapport annuel intitulé *Les transports au Canada en 2003*, à l'adresse suivante : [www.tc.gc.ca/pol/fr/rapport/anre2003/toc\\_f.htm](http://www.tc.gc.ca/pol/fr/rapport/anre2003/toc_f.htm).

### 3.4 Structure organisationnelle axée sur les résultats

Afin de prendre des mesures à l'égard des risques et des obstacles liés au programme national complexe en matières de transports du Canada, Transports Canada a adopté une méthode de gestion matricielle, afin de définir les responsabilités de leadership sur les plans organisationnel et fonctionnel. Ainsi, les résultats sont obtenus d'une façon intégrée, où les différences régionales trouvent leur place.

Durant la période de rapport de 2003-2004, Transports Canada était divisé en quatre groupes à l'Administration centrale dirigés par des sous-ministres adjoints et en cinq bureaux régionaux, dirigés par des directeurs généraux régionaux. L'Administration centrale comprenait également le groupe Communications, les Services juridiques, le cabinet du ministre et le bureau du sous-ministre. Les dirigeants sont responsables de la gestion de leur organisation et de la production des résultats.

Sur le plan fonctionnel, en 2003-2004, Transports Canada comptait quatre secteurs d'activités, dont chacun comportait au moins deux secteurs de services (voir le diagramme ci-dessous). Les secteurs d'activités étaient le reflet des programmes et des services du Ministère et pas exactement celui des axes organisationnels. Ils recoupaient les organisations régionales pour favoriser la multimodalité axée sur des stratégies et des résultats communs. Les secteurs d'activités et de services constituaient des tribunes permettant d'établir les programmes, politiques et normes nationaux et d'assurer la direction fonctionnelle des bureaux régionaux établis pour veiller à ce que la prestation des services se fasse le plus près possible des clients et des groupes d'intérêt.





### 3.3 Incidence des transports sur la société canadienne

Les transports sont omniprésents dans la vie des Canadiens. Les transports ouvrent de nouveaux marchés aux ressources naturelles, aux produits agricoles et aux biens manufacturés; ils appuient les entreprises du secteur tertiaire et atténuent les difficultés posées par la topographie du pays. Les transports relient également les collectivités et réduisent l'impact des distances qui séparent les gens les uns des autres. Ces rôles témoignent des rapports d'interdépendance entre les transports et la trame économique et sociale de notre société et, à l'instar de cette dernière, les besoins des transports évoluent avec le temps.

Voici quelques faits liés aux transports :

- Quatre-vingts % de Canadiens vivent dans des centres urbains comptant au moins 10 000 habitants, et près des deux-tiers habitent dans les 27 régions métropolitaines de recensement. La proportion croissante de Canadiens qui habitent dans les centres urbains est attribuable à la croissance démographique touchant quatre grandes agglomérations urbaines : la région du Golden Horseshoe en Ontario, la région de Montréal, la vallée du bas Fraser en Colombie-Britannique et le couloir de Calgary-Edmonton.
- La tendance sur le plan des déplacements du lieu de résidence dans les plus grandes régions urbaines a évolué au cours des 20 dernières années; le nombre de travailleurs qui effectuent la navette dans les municipalités qui forment le noyau des régions a diminué de 10 %, tandis que les déplacements dans les banlieues, entre les municipalités centrales et avoisinantes et entre les municipalités avoisinantes ont augmenté. L'automobile demeure le moyen de transport le plus couramment utilisé par les Canadiens pour se rendre au travail.
- Plus de 98 % de Canadiens habitent dans un rayon de 25 kilomètres des routes principales du pays. Quatre-vingt-douze % de la population se trouve dans un rayon de 100 kilomètres d'un des 167 aéroports principaux du pays.
- Le réseau national des transports est composé d'un réseau routier de plus de 1,4 million de kilomètres de longueur (en équivalent deux-voies), de 48,900 kilomètres de lignes de chemin de fer, de 1 746 aéroports destinés aux aéronefs à voilure fixe, de 335 ports, de 1 023 ports de pêche et de voies navigables intérieures, y compris la voie maritime du Saint-Laurent.

- En 2003, les entreprises de transports ont représenté quatre % du produit intérieur brut et l'investissement dans les transports, 2,8 % du produit intérieur brut.
- Au cours de 2003, le commerce de marchandises entre le Canada et les États-Unis a totalisé 530 milliards \$, c'est-à-dire environ 1,5 milliard \$ par jour, à raison de 63 % par camion et de 17 % par train. Les échanges canadiens avec l'ensemble des pays ont atteint un total de 715 milliards \$, dont 53 % (379 milliards \$) se sont effectués par transport routier, 14 % (97 milliards \$), par transport ferroviaire, 15 % (107 milliards \$), par transport maritime et 10 % (72 milliards \$), par transport aérien.



## 3.0 Contexte

### 3.1 Introduction à Transports Canada

Transports Canada a la responsabilité de donner suite aux politiques, aux programmes et aux objectifs établis par le gouvernement du Canada en matière de transport. Le Ministère veille à ce que tous les éléments du réseau de transport fonctionnent de façon efficace et intégrée afin d'offrir aux Canadiens un réseau viable à la fois sécuritaire, efficace et respectueux de l'environnement.

#### *Notre vision . . .*

Le meilleur réseau de transport pour le Canada et les Canadiens

#### *Notre mission . . .*

Établir et administrer des politiques, règlements et programmes pour assurer un réseau de transport sécuritaire, efficace et respectueux de l'environnement

### 3.2 Mandat législatif

Au Canada, tous les ordres de gouvernement sont responsables du réseau de transport national.

L'exécution des programmes et la prestation des services de Transports Canada se font conformément aux nombreux pouvoirs législatifs et constitutionnels. Notre rôle consiste à élaborer un cadre pertinent de politiques et de lois qui amélioreront la sécurité, la sûreté, la compétitivité et la viabilité du réseau de transport canadien.

Pour obtenir une liste complète des lois administrées par Transports Canada, visitez notre site Web : [www.tc.gc.ca/lois-reglements/listedeslois/menu.htm](http://www.tc.gc.ca/lois-reglements/listedeslois/menu.htm).

#### **Voici quelques-unes des lois que nous administrons :**

- Loi sur l'aéronautique
- Loi maritime du Canada
- Loi sur la marine marchande du Canada
- Loi sur les transports au Canada
- Loi sur l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien
- Loi sur le ministère des Transports
- Loi sur la responsabilité en matière maritime
- Loi sur la sécurité des véhicules automobiles
- Loi de 1987 sur la sécurité des véhicules automobiles
- Loi sur la sécurité ferroviaire
- Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses

matière de sûreté du transport de Transports Canada, consultez la section 4.3.2 du rapport. On peut obtenir de l'information sur l'ACSTA sur le site suivant : [www.catssa-acsta.gc.ca/francais/index.htm](http://www.catssa-acsta.gc.ca/francais/index.htm)

Selon une autre recommandation du Comité, destinée à réduire une partie des tensions liées aux coûts auxquelles font face les aéroports et les transporteurs aériens canadiens, le gouvernement fédéral devrait suspendre pendant deux ans le versement de frais de location par les aéroports, et ceux-ci devraient transférer les sommes ainsi économisées aux transporteurs. Dans sa réponse, le gouvernement a observé que compte tenu des pressions immédiates subies par les administrations aéroportuaires à la suite de la guerre en Irak, de la flambée du syndrome respiratoire aigu sévère et du dépôt de bilan d'Air Canada, les responsables gouvernementaux avaient mis en place des mesures d'allègement à court terme à l'intention des administrations aéroportuaires du Réseau national des aéroports (RNA), axé sur un report du loyer (c.-à-d. une réduction minimale de 10 %) pendant 24 mois.

De plus, en 2003-2004, Transports Canada a effectué un examen exhaustif des loyers des aéroports nationaux, afin d'évaluer si les loyers versés au gouvernement fédéral par les administrations aéroportuaires étaient ou non fondés sur une politique publique solide. On met actuellement la dernière main aux recommandations découlant de l'examen.

Pour obtenir de plus amples renseignements au sujet des initiatives liées aux loyers d'aéroports de Transports Canada, consultez les rubriques consacrées à l'allègement financier à court terme à l'intention de l'industrie aérienne du Canada et à l'examen de la politique des loyers des aéroports nationaux de la section 4.3.1 du rapport.

De plus, prenez note que plusieurs modifications organisationnelles touchant la période de rapport de 2003-2004 ont été annoncées par le gouvernement le 12 décembre 2003 :

- La responsabilité des règlements et des politiques ayant trait aux embarcations de plaisance, à la protection des eaux navigables, aux systèmes de navigation maritime et à la prévention de la pollution, de même que les ressources connexes ont été transférées du ministère des Pêches et des Océans – Garde côtière canadienne à Transports Canada.
- La responsabilité de la gestion de la partie fédérale de l'initiative de revitalisation du secteur riverain de Toronto (IRSRT) et les ressources connexes sont passées de Transports Canada à Ressources humaines et Développement des compétences Canada. L'IRSRT est un projet de 1,5 milliard \$ partagé également entre le gouvernement fédéral, le gouvernement de l'Ontario et la ville de Toronto, et qui vise à mettre en oeuvre la transformation du secteur riverain de Toronto.

En outre, on a procédé, le 12 décembre 2003, à un remaniement de portefeuilles ministériels en vertu duquel la responsabilité de la Société canadienne des postes et de la Monnaie royale canadienne, de même que celle de la Société canadienne d'hypothèques et de logement, de la Société immobilière du Canada limitée, de la Société du Vieux-Port de Montréal inc. et de la Queens Quay West Land Corporation ont été transférées du ministre des Transports aux ministres du Revenu national et de l'Environnement, respectivement. Les ressources de Transports Canada liées à la fonction de gestion de portefeuille connexe ont ensuite été transférées à l'Agence du revenu du Canada et à Environnement Canada.

Conformément aux directives du Secrétariat du Conseil du Trésor relativement à l'élaboration du rapport ministériel sur le rendement de 2003-2004, la performance et les données financières de 2003-2004 de Transports Canada ont été modifiées de manière à illustrer ces modifications à titre rétroactif en date du 1<sup>er</sup> avril 2003.

## 2.2 Recommandations du comité parlementaire

Durant la période visée par le rapport de 2003-2004, le Comité permanent des transports a publié un rapport intitulé *Une industrie en crise : comment préserver la viabilité de l'industrie canadienne du transport aérien*.

On peut consulter le rapport sur le site suivant :

[www.parl.gc.ca/InfocomDoc/37/2/TRAN/Studies/Reports/Report02-f.htm](http://www.parl.gc.ca/InfocomDoc/37/2/TRAN/Studies/Reports/Report02-f.htm)

On peut consulter la réponse du gouvernement sur le site suivant :

[www.parl.gc.ca/common/commitee.asp?Language=F](http://www.parl.gc.ca/common/commitee.asp?Language=F).

Le comité a recommandé, entre autres, que le gouvernement fédéral élimine l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA) et établisse une administration de la sûreté des transports combinés. Dans sa réponse, le gouvernement a souligné qu'il était persuadé que la sécurité du système de transport aérien pouvait être assurée par le biais des structures et des initiatives existantes. Pour obtenir des renseignements au sujet des activités et du rendement en

Résultat stratégique : Protéger l'environnement physique

Faits saillants du rendement de 2003-2004

**Stratégie de développement durable :** La stratégie de développement durable (SD) de Transports Canada a orienté les initiatives ministérielles dans ce secteur. Au cours de 2003-2004, Transports Canada a réalisé des progrès remarquables sur le plan de la réalisation du reste des engagements pris dans sa SD de 2001-2003, tout en élaborant la SD de 2004-2006. Voici quelques exemples de réalisations liées à la SD en 2003-2004 :

- Le programme Sur la route du transport durable constitue une initiative clé du Ministère en ce qui a trait à l'accroissement de la sensibilisation au transport durable. En 2003, Transports Canada a annoncé l'affectation de fonds à 11 projets dans le cadre de la sixième version du programme. Trente-neuf projets représentant des contributions totalisant environ 1,2 millions \$ ont été financés durant la seconde phase du programme.
- Transports Canada s'engage à gérer les sites contaminés d'une manière responsable. Au cours de 2003-2004, le Ministère a affecté 13,1 millions \$ à des évaluations, à des travaux d'assainissement et à la gestion des risques touchant les sites contaminés. Des sites contaminés relevant de Transports Canada, 89 % ont fait l'objet de mesures d'assainissement ou de gestion des risques, ce qui a contribué à la réalisation de l'objectif stratégique axé sur la protection de l'environnement physique du Ministère.

- Le guide intitulé *Les options pour les navetteurs : Guide complet à l'intention des employeurs canadiens* de Transports Canada fournit aux employeurs du Canada un outil pratique et global destiné à améliorer les options offertes aux navetteurs qui font partie de leurs effectifs. En date de l'exercice 2003-2004, plus de 150 exemplaires du guide ont été diffusés au Canada et dans le monde, à tous les niveaux de gouvernement et du secteur privé. De plus, des ateliers consacrés aux options destinées aux navetteurs ont été offerts dans chacune des Régions de Transports Canada et au sein d'autres ministères fédéraux.

Pour de plus amples renseignements sur la Stratégie de développement durable de Transports Canada et les activités connexes, consultez le site suivant : [www.tc.gc.ca/programmes/environnement/menu.htm](http://www.tc.gc.ca/programmes/environnement/menu.htm).

**Changement climatique :** Le gouvernement du Canada respectera les engagements qu'il a pris en signant l'accord de Kyoto relatif au changement climatique, selon une stratégie qui donne des résultats de longue durée tout en soutenant une économie forte et prospère. Transports Canada dirige la mise en oeuvre des mesures liées au transport urbain et au transport de marchandises déjà en cours et collabore avec d'autres ministères dans le cadre d'initiatives visant à améliorer le rendement énergétique des véhicules automobiles. Voici quelques exemples de réalisations et d'activités liées au changement climatique :

- Le Programme de véhicules à technologies de pointe (PVT) de Transports Canada vise à mettre à l'essai, à jour, au-delà de 6 millions de Canadiens existante en matière de véhicules à haut rendement énergétique. À ce jour, au-delà de 6 millions de Canadiens connaissent le PVT, ce qui accroît la sensibilisation du public aux véhicules à technologies de pointe et au rôle qu'ils peuvent jouer dans le contexte d'un avenir durable.
- En 2003-2004, Transports Canada a achevé une analyse approfondie des coûts et des avantages socio-économiques de la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans les secteurs du transport de passagers et de marchandises. L'étude fournit à Transports Canada un cadre qui permet d'évaluer le coût, de même que les avantages, de propositions visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre dans ces secteurs de transport.

Pour de plus amples renseignements sur les réalisations et les activités liées au changement climatique de Transports Canada, consultez le site suivant : [www.tc.gc.ca/programmes/environnement/changementclimatique/menu.htm](http://www.tc.gc.ca/programmes/environnement/changementclimatique/menu.htm).



## Résultat stratégique : Établir des normes rigoureuses pour assurer un réseau de transport sécuritaire et sûr

### Faits saillants du rendement de 2003-2004

**Statistiques sur la sécurité des transports par mode** : Bien que le nombre d'accidents ait augmenté pour

l'ensemble des modes de transport en 2003, le nombre d'accidents mortels liés au transport maritime et au transport ferroviaire est demeuré inférieur aux chiffres de 2002. De plus, le nombre d'accidents mortels liés au transport est demeuré inférieur à la moyenne des cinq années précédentes en ce qui concerne le transport aérien, le transport ferroviaire, le transport maritime et le transport des marchandises, et légèrement inférieur à la moyenne en ce qui a trait au transport routier (données de 2002). Pour de plus amples renseignements, consultez le site suivant : [www.tc.gc.ca/poit/rapport/annee2003/4\\_f.htm](http://www.tc.gc.ca/poit/rapport/annee2003/4_f.htm).

**Confiance du public envers le transport aérien** : La confiance élevée du public à l'égard du transport aérien fournit également un indicateur des progrès réalisés vers le résultat stratégique en matière de sécurité et de sûreté de Transports Canada. Lors d'un sondage mené en août 2002, 98 % des Canadiens ont exprimé une confiance modérée ou élevée à l'égard de la sécurité aérienne au Canada; 60 % lui ont attribué une note équivalant à une confiance élevée. On a posé la même question en mars 2004 et ainsi obtenu le même taux global de confiance, c'est-à-dire 98 %, et un taux de confiance élevée de 67 %, ce qui représente une augmentation de 7 %.

**Sûreté de l'aviation** : Le *Règlement canadien sur la sûreté de l'aviation* a été amélioré par le biais de nouvelles exigences relatives au contrôle des non-passagers, notamment les employés de transporteurs aériens (y compris l'équipage de conduite), les employés d'aéroport, les conducteurs de camions-citernes, les traiteurs, etc., y compris leurs biens et leurs véhicules le cas échéant, lorsqu'ils entrent dans une zone réglementée au sein d'un aéroport ou, dans certaines circonstances, au sein d'une zone réglementée. Grâce à l'appui financier offert par l'intermédiaire du Programme de contribution à l'amélioration de la sécurité cabine (PCASC) de Transports Canada, on a installé des portes renforcées à bord de l'ensemble des aéronefs opérationnels admissibles. Le PCASC a officiellement pris fin le 31 mars 2004. Vingt-huit exploitants responsables de 486 aéronefs admissibles y ont participé. Pour de plus amples renseignements, consultez le site suivant : [www.tc.gc.ca/aviation/cvile/internationale/pcasc.htm](http://www.tc.gc.ca/aviation/cvile/internationale/pcasc.htm).

**Préparatifs d'urgence** : Transports Canada, à titre individuel ou de concert avec d'autres organismes et ordres de gouvernement, joue un rôle clé pour s'assurer de l'état de préparation du Canada en cas de situations d'urgence nationales, régionales et locales. Par exemple, Transports Canada assure la surveillance et fourni de l'aide technique aux responsables locaux dans un certain nombre de contextes, notamment la panne de courant qui a frappé l'Ontario en août 2003, la surveillance des ouragans Isabel, Kate et Juan, des tempêtes géomagnétiques et solaires, de même que pendant les incendies de forêt survenus en Colombie-Britannique. Grâce à l'expérience acquise lors de ces incidents, Transports Canada a continué d'améliorer sa capacité d'intervenir dans ce type de situation. Pour de plus amples renseignements, consultez le site suivant : [www.tc.gc.ca/vigilance/spu/preparatifs\\_durgence/menu.htm](http://www.tc.gc.ca/vigilance/spu/preparatifs_durgence/menu.htm).

**Sécurité ferroviaire** : En vertu de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*, qui autorise le ministre des Transports à contribuer financièrement à la réalisation de travaux ferroviaires visant à accroître la sécurité au croisement de routes et de lignes de chemin de fer, le Programme d'amélioration des passages à niveau comporte actuellement un investissement annuel de 7,5 millions \$ dans ce type de travaux d'amélioration. Depuis 1994-1995, au-delà de 1 000 projets ont été mis en oeuvre, ce qui représente un investissement dans la sécurité de plus de 100 millions \$.

Pour de plus amples renseignements, consultez le site suivant : [www.tc.gc.ca/trailway/papn.htm](http://www.tc.gc.ca/trailway/papn.htm)

**Sciences et technologie / recherche et développement** : Transports Canada assure le maintien du Centre de développement des transports (CDT), centre d'excellence du gouvernement du Canada en ce qui a trait à la recherche et au développement en matière de transports multimodaux et qui vise à améliorer l'efficacité, le rendement environnemental, la sécurité et la sûreté du réseau de transports du Canada. Les résultats des projets de recherche du CDT sont affichés sur Internet, à l'adresse suivante : [www.tc.gc.ca/cdt/menu.htm](http://www.tc.gc.ca/cdt/menu.htm). Environ 75 rapports techniques ont été publiés en 2003-2004.



## 2.0 Sommaire du rendement du Ministère

## 2.1 Progrès et rendement par rapport aux engagements pris dans le Rapport sur les plans et les priorités

Le tableau suivant met en relief quelques-uns des aspects publics du rendement de Transports Canada, consultez la section 4.3, Résultats liés au rendement par objectif stratégique.

<b>Résultat stratégique : Contribuer à la croissance économique et au développement social du Canada</b>	
<b>Faits saillants du rendement de 2003-2004</b>	
<p><b>Programme stratégique d'infrastructures routières (PSIR) :</b> Au cours de 2003-2004, Transports Canada a consacré plus de 65 millions \$ à des projets d'amélioration des routes et de la frontière qui assurent le déplacement efficace et sans danger des personnes et des marchandises, appuient le commerce et le développement commercial et favorisent le transport durable. Pour de plus amples renseignements, consultez le site suivant : <a href="http://www.tc.gc.ca/PSIR/menu.htm">www.tc.gc.ca/PSIR/menu.htm</a>.</p> <p><b>Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique :</b> Le Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique cible des projets de grande envergure touchant des secteurs comme la qualité et l'accessibilité de l'eau, les couloirs commerciaux, la connectivité à large bande, la croissance urbaine durable et l'infrastructure du Nord. En 2003-2004, Transports Canada a affecté environ 5 millions \$ à l'élargissement à quatre voies de l'autoroute 2 au Nouveau-Brunswick. Pour de plus amples renseignements, consultez le site suivant : <a href="http://www.infrastructure.gc.ca/index_f.shtml">www.infrastructure.gc.ca/index_f.shtml</a>.</p> <p><b>Fonds sur l'infrastructure frontalière :</b> Le Fonds sur l'infrastructure frontalière appuie des initiatives prévues dans le cadre du plan d'action relatif à la frontière intelligente, en contribuant à des projets qui permettent de réduire la congestion à la frontière, d'améliorer la circulation des personnes, des marchandises et des services et d'accroître la capacité de l'infrastructure à moyen terme. Transports Canada collabore étroitement avec Infrastructures Canada afin de déterminer des projets qui méritent d'être financés. Pour de plus amples renseignements, consultez le site : <a href="http://www.infrastructure.gc.ca/index_f.shtml">www.infrastructure.gc.ca/index_f.shtml</a>.</p> <p><b>Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires (PALA) :</b> Transports Canada s'engage à apporter des améliorations sur le plan de la sécurité dans les aéroports admissibles par le biais du PALA, qui vise à s'assurer que les préoccupations ayant trait à la sécurité sont prises en compte et que les aéroports sont exploités d'une manière sécuritaire selon les règlements connexes. Au cours de 2003-2004, Transports Canada a transféré une somme totale de 32,2 millions \$ destinée à 63 projets menés dans 47 aéroports. Les projets liés au PALA ont des conséquences démontrables en permettant de maintenir et d'améliorer la sécurité, d'accroître la durée utile prévue des biens et de réduire les frais d'exploitation des aéroports. Pour obtenir les plus récents résultats de vérification, consultez le site suivant : <a href="http://www.tc.gc.ca/services-generaux/verifications/2003/1577-03-001/menu.htm">www.tc.gc.ca/services-generaux/verifications/2003/1577-03-001/menu.htm</a>.</p> <p><b>Programme de cession des ports :</b> En vertu du Programme de cession des ports, Transports Canada cède aux intervenants et aux usagers des ports la propriété et l'exploitation de ports régionaux et locaux. Le Programme est fondé sur le principe selon lequel les collectivités locales sont en mesure d'exploiter et d'entretenir les ports d'une manière plus commerciale que le gouvernement du Canada et sont les mieux placées pour prendre des décisions qui servent les intérêts locaux. En date du 31 mars 2004, Transports Canada avait cédé 452 de ses 549 ports initiaux (82 %).</p> <p><b>Accessibilité au sein du réseau national des transports :</b> Le gouvernement du Nunavut a signé un protocole d'entente visant à appuyer le site Web de l'initiative Voyage accessible (VA), portant le nombre total de partenaires à huit provinces et trois territoires. Le site de VA fournit aux voyageurs handicapés des renseignements sur les services de transports accessibles offerts dans l'ensemble du Canada, comporte des liens vers des renseignements sur les ressources en matière de voyages et les politiques du gouvernement et constitue un intermédiaire qui permet au public de déposer des plaintes ou de demander de l'information touchant les transports accessibles. Pour de plus amples renseignements, consultez le site suivant : <a href="http://www.accessibletravel.gc.ca/main-f.asp">www.accessibletravel.gc.ca/main-f.asp</a>.</p>	

## 1.2 Déclaration de la direction

### DÉCLARATION DE LA DIRECTION

*Rapport ministériel sur le rendement 2003/04*

Je soumetts, en vue de son dépôt au Parlement, le *Rapport sur le rendement (RMR)* de 2003-2004 de

**TRANSPORTS CANADA**

Le document a été rédigé conformément aux principes de présentation de rapport et aux exigences de déclaration énoncées dans le Guide de préparation des rapports ministériels sur le rendement de 2003-2004. À ma connaissance, les renseignements donnent un portrait global, juste et transparent du rendement de l'organisation pour l'exercice financier de 2003-2004.

Signature:



Nom:

Louis Rangel

Titre:

Sous-ministre

Date:

04-09-28

## 1.0 Messages

### 1.1 Message du ministre

J'ai le plaisir de soumettre le *Rapport ministériel sur le rendement* de Transports Canada pour la période qui a pris fin le 31 mars 2004.

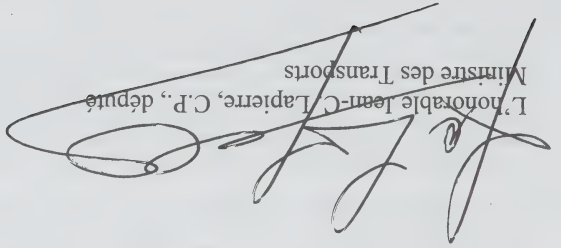
L'an dernier a été à nouveau une année très chargée pour le Ministère car nous avons poursuivi les efforts pour que toutes les parties du réseau de transport fonctionnent avec efficacité et de façon intégrée afin d'offrir aux Canadiennes et aux Canadiens un réseau sécuritaire et sûr, efficace et respectueux de l'environnement.

Les mesures concrètes qui ont été prises s'inscrivent dans un cadre stratégique destiné à favoriser la concurrence dans le secteur des transports. Nous avons fait des investissements stratégiques dans l'infrastructure de transport, notamment en affectant plus de 65 millions de dollars à des projets d'amélioration routière sous l'égide du *Programme stratégique d'infrastructures routières*.

En collaboration avec des partenaires des secteurs public et privé, nous avons continué à actualiser et à harmoniser les cadres de réglementation et à promouvoir une culture de la sécurité. Le dossier général de sécurité du secteur s'est encore amélioré en 2003, maintenant la tendance des dix dernières années. Des initiatives importantes ont été prises pour renforcer la sûreté du réseau de transport canadien, notamment le Plan d'Action pour la création d'une frontière sûre et intelligente.

Sur le plan environnemental, nous avons poursuivi la mise en œuvre de la *Stratégie de développement durable 2001-2003* du Ministère et réalisé des projets à l'appui des engagements du Canada concernant le Protocole de Kyoto et les changements climatiques.

J'ai le plaisir de vous présenter le rapport sur le rendement de Transports Canada pour la période qui a pris fin le 31 mars 2004. Le rapport montre bien l'importance des transports pour le Canada ainsi que la façon dont le gouvernement et les Canadiennes et Canadiens se sont employés à bâtir un réseau de transport sécuritaire, sûr et fiable qui contribue à la prospérité du pays et nous assure une haute qualité de vie.

  
L'honorable Jean-C. Lapierre, C.P., député  
Ministre des Transports



## Acronymes utilisés

ACSTA	Administration canadienne de la sûreté du transport aérien
APC	Administration portuaire canadienne
CCRAC	Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne
CDT	Centre de développement des transports
CGRD	Conseil de gestion de la recherche et du développement
EES	Évaluation environnementale stratégique
FCIS	Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique
GED	Gouvernement en direct
G/IT	Gestion de l'information / technologie de l'information
GTISM	Groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime
IRSRT	Initiative de revitalisation du secteur riverain de Toronto
ISPS	Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires
LMMC	Loi sur la marine marchande du Canada
OACI	Organisation de l'aviation civile internationale
OMC	Organisation mondiale du commerce
OMI	Organisation maritime internationale
PAAZRIM	Programme d'autorisation d'accès aux zones réglementées des installations marines
PAIA	Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires
PCASC	Programme de contribution à l'amélioration de la sécurité cabine
PDTU	Programme de démonstration en transport urbain
PSIR	Programme stratégique d'infrastructures routières
PVTP	Programme de véhicules à technologies de pointe
RASE	Régimes d'avantages sociaux des employés
R et D	Recherche et développement
RMR	Rapport ministériel sur le rendement
RNA	Réseau national des aéroports
SDD	Stratégie de développement durable
SGS	Système de gestion de la sécurité
SNTT	Sous-comité des normes relatives au transport terrestre
SOLAS	Sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention internationale)
STI	Système de transports intelligents
TATC	Tribunal d'appel des transports du Canada
TMD	Transport des matières dangereuses
TPSGC	Travaux publics et Services gouvernementaux Canada
VA	Voyage accessible



5.6	Recettes disponibles et recettes non disponibles.....	78
5.7	Paievements législatifs.....	80
5.8	Paievements de transfert.....	81
	<i>Tableau 1</i> Sommaire des paievements de transfert par programme/secteur	
	<i>d'activités.....</i>	81
	<i>Détail des paievements de transfert par programme/secteur</i>	
	<i>d'activités.....</i>	82
5.9	Prêts, investissements et avances par secteur d'activités.....	93
5.10	Passif éventuel.....	94
5.11	Principales initiatives en matière de réglementation.....	95
5.12	Initiatives horizontales.....	96
5.13	Achats et marchés.....	106
5.14	Information sur l'imputation aux clients extérieurs.....	107
5.15	Evaluations et vérifications.....	119
	<b>Nos bureaux.....</b>	<b>120</b>
	<b>Autres sources d'information disponibles en direct.....</b>	<b>121</b>
	<b>Index.....</b>	<b>123</b>

# Table des matières

<b>1.0</b>	<b>Messages.....</b>	<b>1</b>
<b>2.0</b>	<b>Sommaire du rendement du Ministère.....</b>	<b>3</b>
	2.1 Progrès et rendement par rapport aux engagements pris dans le Rapport sur les plans et les priorités.....	3
	2.2 Recommandations du comité parlementaire.....	6
<b>3.0</b>	<b>Contexte.....</b>	<b>8</b>
	3.1 Introduction à Transports Canada.....	8
	3.2 Mandat législatif.....	8
	3.3 Incidence des transports sur la société canadienne.....	9
	3.4 Structure organisationnelle axée sur les résultats.....	10
	3.5 Nos partenaires.....	11
<b>4.0</b>	<b>Rendement ministériel.....</b>	<b>13</b>
	4.1 Lien entre les résultats stratégiques de Transports Canada et les priorités gouvernementales.....	13
	4.2 Modèle de rendement fondé sur les résultats.....	14
	4.3 Résultats liés au rendement par objectif stratégique.....	15
	4.3.1 Contribuer à la croissance économique et au développement social du Canada.....	15
	4.3.2 Établir des normes rigoureuses pour assurer un réseau de transport sécuritaire et sûr.....	34
	4.3.3 Protéger l'environnement physique.....	49
	4.4 Programme de gestion de Transports Canada.....	60
	4.4.1 Introduction.....	60
	4.4.2 Gestion moderne et communication des résultats.....	61
	4.4.3 Éducation de la capacité pour l'avenir.....	63
	4.4.4 Accessibilité et connectivité.....	67
<b>5.0</b>	<b>Annexes.....</b>	<b>70</b>
	5.1 Coup d'œil sur les dépenses du Ministère.....	70
	5.2 Sommaire des autorisations de dépenser du Ministère.....	71
	Tableau 1 Besoins financiers par autorisation.....	71
	Tableau 1.1 Dépenses par autorisation.....	73
	Tableau 1.2 Incidence de l'annonce faite le 12 décembre 2003.....	74
	5.3 Comparaison entre le total des dépenses prévues et le total des dépenses réelles.....	75
	5.4 Comparaison historique des dépenses nettes.....	76
	5.5 Tableau de concordance entre les enjeux stratégiques et les secteurs d'activités.....	77

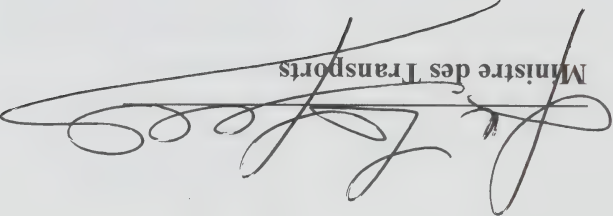


# Transports Canada

Rapport ministériel sur le rendement

pour la période se terminant  
le 31 mars 2004

Approuvé

  
Ministre des Transports





## Avant-propos

Au printemps 2000, la présidente du Conseil du Trésor a déposé au Parlement le document intitulé *Des résultats pour les Canadiens et les Canadiennes : Un cadre de gestion pour le gouvernement du Canada*. Ce document expose clairement les mesures qu'entend prendre le gouvernement pour améliorer et moderniser les pratiques de gestion des ministères et organismes fédéraux.

L'approche utilisée par le gouvernement pour offrir ses programmes et services aux Canadiens et aux Canadiennes se fonde sur quatre engagements clés en matière de gestion. Tout d'abord, les ministères et les organismes doivent reconnaître que leur raison d'être est de servir la population canadienne et que tous leurs programmes, services et activités doivent donc être « axés sur les citoyens ». Deuxièmement, le gouvernement du Canada s'engage à gérer ses activités conformément aux valeurs les plus élevées de la fonction publique. Troisièmement, dépenser de façon judicieuse, c'est dépenser avec sagesse dans les secteurs qui importent le plus aux Canadiens et aux Canadiennes. En dernier lieu, le gouvernement du Canada entend mettre l'accent sur les résultats, c'est-à-dire sur les impacts et les effets des programmes.

Les rapports ministériels sur le rendement jouent un rôle de premier plan dans le cycle de planification, de suivi, d'évaluation ainsi que de communication des résultats, par l'entremise des ministres, au Parlement et aux citoyens. Les ministères et les organismes sont invités à rédiger leurs rapports en appliquant les principes pour l'établissement des rapports publics sur le rendement efficaces (voir le *Guide pour la préparation des rapports ministériels sur le rendement 2004* : [http://www.its-sct.gc.ca/tma/dpr/03-04/guidance/tabl-o-f-contents\\_f.asp](http://www.its-sct.gc.ca/tma/dpr/03-04/guidance/tabl-o-f-contents_f.asp)). Selon ces derniers, un rapport ne peut être efficace que s'il présente un tableau du rendement qui soit non seulement cohérent et équilibré mais bref et pertinent. Un tel rapport doit insister sur les résultats - soit les avantages dévolus aux Canadiens et aux Canadiennes et à la société canadienne - et il doit refléter ce que l'organisation a pu contribuer à ces résultats. Il doit mettre le rendement du ministère en contexte ainsi que décrire les risques et les défis auxquels le ministère a été exposé en répondant aux attentes sur le rendement. Le rapport doit aussi souligner les réalisations obtenues en partenariat avec d'autres organisations gouvernementales et non-gouvernementales. Et comme il est nécessaire de dépenser judicieusement, il doit exposer les liens qui existent entre les ressources et les résultats. Enfin, un tel rapport ne peut être crédible que si le rendement décrit est corroboré par la méthodologie utilisée et par des données pertinentes.

Par l'intermédiaire des rapports sur le rendement, les ministères et organismes visent à répondre au besoin croissant d'information des parlementaires, des Canadiens et des Canadiennes. Par leurs observations et leurs suggestions, les parlementaires et les autres lecteurs peuvent contribuer grandement à améliorer la qualité de ces rapports. Nous invitons donc tous les lecteurs à évaluer le rapport sur le rendement d'une institution gouvernementale en se fondant sur les principes établis et à lui fournir des commentaires en vue du prochain cycle de planification et de rendement.

Le présent rapport peut être consulté sur le Site web du Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada à l'adresse suivante : <http://www.its-sct.gc.ca/tma/dpr/dprf.asp>

Les observations ou les questions peuvent être adressées à :

Direction de la gestion axée sur les résultats  
Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada  
L'Esplanade Laurier  
Ottawa (Ontario) K1A 0R5  
OU à : [tma-mtr@its-sct.gc.ca](mailto:tma-mtr@its-sct.gc.ca)

## Les documents budgétaires

Chaque année, le gouvernement établit son Budget des dépenses, qui présente l'information à l'appui des autorisations de dépenser demandées au Parlement pour l'affectation des fonds publics. Ces demandes d'autorisations sont présentées officiellement au moyen d'un projet de loi de crédits déposé au Parlement.

Le Budget des dépenses du gouvernement du Canada est divisé en plusieurs parties. Commencant par un aperçu des dépenses totales du gouvernement dans la Partie I, les documents deviennent de plus en plus détaillés. Dans la Partie II, les dépenses sont décrites selon les ministères, les organismes et les programmes. Cette partie renferme aussi le libellé proposé des conditions qui s'appliquent aux pouvoirs de dépenser qu'on demande au Parlement d'accorder.

*Le Rapport sur les plans et les priorités* fournit des détails supplémentaires sur chacun des ministères ainsi que sur leurs programmes qui sont principalement axés sur une planification plus stratégique et les renseignements sur les résultats escomptés.

*Le Rapport sur le rendement* met l'accent sur la responsabilisation basée sur les résultats en indiquant les réalisations en fonction des prévisions de rendement et les engagements à l'endroit des résultats qui sont exposés dans le *Rapport sur les plans et les priorités*.

Le Budget des dépenses, de même que le budget du ministre des Finances, sont le reflet de la planification budgétaire annuelle de l'État et de ses priorités en matière d'affectation des ressources. Ces documents, auxquels viennent s'ajouter par la suite les Comptes publics et les rapports ministériels sur le rendement, aident le Parlement à s'assurer que le gouvernement est dûment comptable de l'affectation et de la gestion des fonds publics.

©Ministre des Travaux publics et Services gouvernementaux Canada — 2004

Ce document est disponible en médias substitués sur demande.

Ce document est disponible sur le site Web du SCT à l'adresse suivante : [www.tbs-sct.gc.ca](http://www.tbs-sct.gc.ca).

En vente au Canada chez votre libraire local ou par la poste auprès des  
Éditions du gouvernement du Canada – TPSSGC  
Ottawa, Canada K1A 0S9

No de catalogue BT31-4/14-2004  
ISBN 0-660-62688-8

# BUDGET DES DÉPENSES



8375

## Transports Canada

### Rapport sur le rendement

Pour la période se terminant  
le 31 mars 2004

Canada









3 1761 11548141 8

